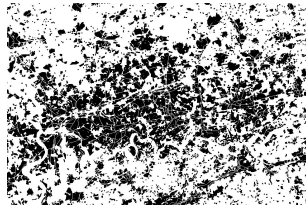


Dortmunder Beiträge zur Raumplanung P/24

Räumliche Szenarien für die Ruhrstadt 2030



Herausgeber

*Institut für Raumplanung (IRPUD),
Fakultät Raumplanung - vertreten durch die
Schriftenkommission -, Universität Dortmund*

Schriftleitung

Ursula von Petz

Titel

Violetta Kappelmann

Layout

Seastian Dembski

Druck

Kolander & Pogge! GbR, Dortmund

Vertrieb

*Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur
(im Auftrag vom Informationskreis für Raumplanung e. V.)*

*Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit Genehmigung des Herausgebers*

*Dortmund 2003
ISBN 3-88211-143-7*

**Dortmunder Beiträge
zur Raumplanung
P/24**

**Räumliche Szenarien
für die Ruhrstadt 2030**

Projekt F13 01/02

Teilnehmer/innen:

Christian Brand
Tino Buchholz
Lukas Chmielewski
Dorothea Czogalla
Sebastian Dembski
Katharina Günther
Marcus Hothmann
Sven Köser

Michel Kohnen
Yvonne Krekeler
Manuel Lutz
Carsten Richter
Thorsten Sigglow
Anne Thun
Thomas Vennebusch
Jörn Wessendorf

Betreuer:

Prof. Dr. Michael Wegener

Berater:

Prof. Dr. Klaus R. Kunzmann
Dr. Ursula von Petz

Überarbeitung für diese Veröffentlichung:

Christian Brand
Tino Buchholz
Sebastian Dembski
Anne Thun

Inhalt

Vorwort	9
I. Einleitung	11
1.1 Problemstellung	12
1.2 Arbeitsziel	13
1.3 Arbeitsweise	15
2. Stegreifentwürfe	19
3. Entwicklung der Raumstruktur	27
3.1 Siedlungsentwicklung	28
3.2 Freiraumentwicklung	34
3.3 Verkehrsentwicklung	38
4. Räumliche Nutzungen	41
4.1 Bevölkerung und Wohnen	41
<i>Bevölkerungsdichte (41). Bevölkerungsstruktur (43). Räumliche Probleme und Potentiale der Bevölkerungsverteilung (47)</i>	
4.2 Wohnen	48
4.3 Arbeit	50
4.4 Versorgung	57
4.5 Hochschulen	59
4.6 Freizeit und Erholung	61
4.7 Kultur	65
4.8 Verkehr und Transport	67
5. Organisationsstruktur	71
5.1 Planung und Verwaltung	71
5.2 Organisationen und Kooperationen	72
<i>Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (72). Funktionalreform - Umbenennung zum Kommunalverband Ruhrgebiet (74). Die IBA Emscher Park (75). Die Projekt Ruhr GmbH (77). Zweckverbände für das Ruhrgebiet (78)</i>	
5.3 Finanzsituation der Gemeinden im Ruhrgebiet	79
5.4 Fazit	81
6. Identität im und mit dem Ruhrgebiet	83
7. Trendszenario	89
7.1 Siedlungsstruktur	89
7.2 Freiraumstruktur	91
7.3 Verkehrsstruktur	91
7.4 Bevölkerung und Wohnen	93
7.5 Arbeit, Versorgung und Hochschulen	94
7.6 Freizeit, Erholung und Kultur	96
7.7 Verkehr und Transport	97
8. Die Randstadt als Vorbild für die Ruhrstadt?	99
9. Visionen für das Ruhrgebiet	107

10. Räumliche Szenarien für die Ruhrstadt 2030	111
10.1 Szenario 1: Die Polyzentrale Ruhrstadt	114
<i>Siedlungsstruktur (115). Freiraumstruktur (117). Verkehrsstruktur (119). Bevölkerung und Wohnen (119). Arbeit, Versorgung und Hochschulen (119). Freizeit, Erholung und Kultur (121). Verkehr und Transport (123). Fazit (123)</i>	
10.2 Szenario 2: Die Band-Ruhrstadt	124
<i>Siedlungsstruktur (125). Freiraumstruktur (127). Verkehrsstruktur (127). Bevölkerung und Wohnen (129). Arbeit, Versorgung und Hochschulen (131). Verkehr und Transport (129). Freizeit, Erholung und Kultur (133). Fazit (134)</i>	
10.3 Szenario 3: Die Matrix-Ruhrstadt	135
<i>Siedlungsstruktur (137). Freiraumstruktur (139). Verkehrsstruktur (139). Bevölkerung und Wohnen (141). Arbeit, Versorgung und Hochschulen (141). Freizeit, Erholung und Kultur (143). Verkehr und Transport (143). Fazit (144)</i>	
10.4 Gegenüberstellung der Szenarien	144
11 Umsetzungsempfehlungen	147
12 Quo vadis Ruhrstadt - ein Ausblick	153
Quellenverzeichnis	161

Abbildungen

Abb. 1: Fingerplan von Kopenhagen	15
Abb. 2: Arbeitsweise des Projektes	16
Abb. 3a: Stegreifentwurf Ringstadt	19
Abb. 3b: Stegreifentwurf Kette	20
Abb. 3c: Stegreifentwurf Raster	20
Abb. 3d: Stegreifentwurf Netz	21
Abb. 3e: Stegreifentwurf Siedlungsband	21
Abb. 3f: Stegreifentwurf Grüne Oasen	22
Abb. 3g: Stegreifentwurf Spezialisierung I	22
Abb. 3h: Stegreifentwurf Polyzentrisch I	23
Abb. 3i: Stegreifentwurf Grünzüge	23
Abb. 3j: Stegreifentwurf Innenentwicklung 30	24
Abb. 3k: Stegreifentwurf Polyzentrisch	24
Abb. 3l: Stegreifentwurf Spezialisierung II	25
Abb. 3m: Stegreifentwurf Matrix	25
Abb. 3n: Stegreifentwurf Ruhr-Emscher	26
Abb. 4: Bevölkerungsdichte in Europa 1995	27
Abb. 5: Erreichbarkeit in Europa mit dem Schienenverkehr	28
Abb. 6: Schwarzpläne des Ruhrgebiets	29
Abb. 7: Siedlungsentwicklung des Ruhrgebiets 1850-1990	32
Abb. 8: Regionalen Grünzüge (A-G) des Emscher Landschaftspark	38
Abb. 9: Bevölkerungsdichte des Ruhrgebiets 1939-1999	42
Abb. 10: Bevölkerungsentwicklung im KVR 1871-1999	43
Abb. 11: Einkommensteueranteile pro Kopf der Kommunen 1999	44
Abb. 12: Sozialhilfeausgaben im KVR 1980-1999	44
Abb. 13: Entwicklung der Altersstruktur des Ruhrgebiets 1976-1999	46
Abb. 14: Büroflächenbestand in den Städten des Ruhrgebietes 1998 (in Tsd. m ² BGF)	60
Abb. 15: Durchschnittliche Mieten für Büros in Citylage im Ruhrgebiet und deutschen Großstädten 1998 (Neuvermietungen in DM/m ² Kaltmiete)	61
Abb. 16: Spitzenmieten für Büros in zentralen und peripheren Lage im Ruhrgebiet und deutschen Großstädten 1998 (Neuvermietungen in DM/m ² Kaltmiete)	61
Abb. 17: Bürobautätigkeit (Neubau) in den Städten und Kreisen des Ruhrgebietes 1990-1997 (Nutzfläche in Tsd. m ²)	62
Abb. 18: Büroflächenbedarfsprognose für das Ruhrgebiet 2010 (in Tsd. m ² BGF)	63
Abb. 19: Verwaltungsgliederung des Ruhrgebiets	78

Abb.	20:	Gebietsentwicklungsplan des SVR 1966	79
Abb.	21:	Planungskonzept für das Ruhrgebiet SVR 1973	80
Abb.	22:	Verschuldung der Gemeinden des Ruhrgebiets 2000	87
Abb.	23:	Stadt-/Landmarke Gasometer in DO-Hörde 2001	89
Abb.	24:	Zauberhaftes Ruhrgebiet in Dortmund 2003	90
Abb.	25:	Kohlekraftwerk Datteln 2002 Ruhrgebiet „classic“	93
Abb.	26:	Grüne Lunge im östlichen Revier Dortmund-Ems-Kanal	94
Abb.	27:	Asphalt ohne Ende? - Autobahnnetz 2030	98
Abb.	28:	Planungssystem der Niederlande	106
Abb.	29:	Geographische Lage von Randstad und Ruhrstadt	107
Abb.	30:	Blick auf das Geschäftszentrum von Den Haag	108
Abb.	31:	Siedlungsfläche der Randstad 1962 und 1995	109
Abb.	32:	Autobahnkreuz A4/A12 bei Den Haag	112
Abb.	33:	Polyzentrisches Ballungsgebiet Ruhr	121
Abb.	34:	Logo der Polyzentralen Ruhrstadt	121
Abb.	35:	Logo der Band-Ruhrstadt	131
Abb.	36:	Logo der Matrix-Ruhrstadt	143
Abb.	37:	Umsetzungsempfehlungen für den Regionalverband Ruhrstadt	156
Abb.	38:	Bewertung und Vergleich der drei Szenarien in verschiedenen Kategorien	164

Kartenverzeichnis

Karte	1:	Siedlungsentwicklung 1850	30
Karte	2:	Siedlungsentwicklung 1900	30
Karte	3:	Siedlungsentwicklung 1950	31
Karte	4:	Siedlungsentwicklung 1990	31
Karte	5:	Freiraumentwicklung 1850.....	36
Karte	6:	Freiraumentwicklung 1900.....	36
Karte	7:	Freiraumentwicklung 1950.....	37
Karte	8:	Freiraumentwicklung 1990.....	37
Karte	9:	Raum- und Zentrenstruktur	40
Karte	10:	Trendszenario – Siedlungsstruktur.....	90
Karte	11:	Szenario 1 – Raumstruktur der Polyzentralen Ruhrstadt	116
Karte	12:	Szenario 1 – Freiraumstruktur der Polyzentralen Ruhrstadt	118
Karte	13:	Szenario 1 – Innenentwicklung der Polyzentralen Ruhrstadt	120
Karte	14:	Szenario 1 – Raumfunktionen in der Polyzentralen Ruhrstadt	122
Karte	15:	Szenario 2 – Raumstruktur der Band-Ruhrstadt	126
Karte	16:	Szenario 2 – Freiraumentwicklung der Band-Ruhrstadt	128
Karte	17:	Szenario 2 – Siedlungsentwicklung der Band-Ruhrstadt	130
Karte	18:	Szenario 2 – Versorgungsstruktur der Band-Ruhrstadt	132
Karte	19:	Szenario 3 – Raumstruktur der Matrix-Ruhrstadt	136
Karte	20:	Szenario 3 – Freiraumentwicklung der Matrix-Ruhrstadt	138
Karte	21:	Szenario 3 – Innenentwicklung der Matrix-Ruhrstadt	140
Karte	22:	Szenario 3 – Raumfunktionen der Matrix-Ruhrstadt	142

Tabellenverzeichnis

Tab.	1:	Anteil der forst- und landwirtschaftlichen Nutzfläche 1865 und 1956	34
Tab.	2:	Bevölkerungsdaten des Ruhrgebiets 1999 im Vergleich	47
Tab.	3:	Bestandserhebung der Flächenkennziffern 1985.....	51
Tab.	4:	Flächenkennziffern in NRW 1999	52
Tab.	5:	Wohnorte der Studierenden der Universität Dortmund	61
Tab.	6:	Veränderung der Arbeits- und Freizeit 1950-2010	62
Tab.	7:	Modal Split des Personenverkehrs 1990 (in %)	68
Tab.	8:	Modal Split des Güterverkehrs 1990 (in %)	70
Tab.	9:	Entwicklung der Finanzen der Gemeinden zwischen 1999 und 2000 (in %)	80
Tab.	10:	Ausgangsprämissen für die Szenarien	113
Tab.	11:	Vergleich der Szenarien	145

Vorwort

Die räumliche Entwicklung des Ruhrgebiets ist seit Beginn der Industrialisierung vom Wettbewerb zwischen den Ruhrgebietsstädten geprägt. Alle Versuche, die Voraussetzungen für eine gemeindeübergreifende Raumplanung für das Ruhrgebiet zu schaffen, scheiterten an unterschiedlich motivierten Widerständen der staatlichen und kommunalen Akteure. In jüngerer Zeit wurden die wenigen Institutionen mit gemeindeübergreifenden Aufgaben weiter geschwächt. Zugleich ist der ökonomische Wettbewerb zwischen den Ruhrgebietsstädten aufgrund der Globalisierung der Wirtschaft schärfer geworden.

Das Ergebnis von 150 Jahren Siedlungsentwicklung nach Einzelinteressen von Unternehmen und Kommunen sind die heutige Siedlungsstruktur mit ihrem ungeordneten Neben- und Durcheinander von Industriebrachen, Verkehrsstrassen und Wohnsiedlungen und die fortschreitende Zersiedlung und Abnahme der Freiflächen. Es fehlt ein gemeinsames räumliches Leitbild für eine nachhaltige Raumentwicklung des Ruhrgebiets, und es fehlen Entscheidungsstrukturen zu seiner Realisierung.

Dabei gibt es eine lange und faszinierende Geschichte von Vorschlägen zur Entwicklung eines gemeinsamen räumlichen Leitbildes für die größte Industrieregion Europas. Heute sind die Gründe für eine gemeindeübergreifende Planung noch unabweisbarer geworden. Im Zeitalter des globalen Wettbewerbs können nicht mehr einzelne Städte, sondern nur noch große vielfältige Metropolitanregionen bestehen. Im Zeitalter von Automobil und Schnellbahnen kann Verkehrsplanung nicht mehr an den Gemeindegrenzen enden. Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen müssen zur Nutzung von *economies of scale* großräumig vernetzt werden. In Zeiten knapper Gemeindefinanzen müssen kommunale Kultur-, Sozial- und Gesundheitseinrichtungen kooperieren anstatt um jeden Preis zu konkurrieren. Vor allem aber verlangen eine nachhaltige Landschaftsplanung und Freiraumpolitik eine wirkungsvolle Koordination der Flächennutzungsplanung, um weitere Zersiedlung in dem bereits hochverdichteten und belasteten Ruhrgebiet zu verhindern.

Obwohl diese Notwendigkeiten allgemein anerkannt werden, fehlt den Ruhrgebietsstädten der gemeinsame Wille, durch Abgabe nicht mehr funktionsgerechter Teile der kommunalen Souveränität an eine gemeindeübergreifende Planungsinstanz die Voraussetzungen für eine integrierte Siedlungs- und Infrastrukturplanung im Ruhrgebiet zu schaffen. Die „Ruhrstadt“ wird als Bedrohung der kommunalen Eigenständigkeit empfunden, als wäre die Einheitsgemeinde, in der die heutigen Städte zu Stadtteilen degradiert würden, die einzige denkbare Alternative. Stattdessen setzt man auf unverbindliche freiwillige Kooperation zwischen den Städten, die in

Fällen ernsthafter Interessenkollisionen stets die Möglichkeit der Nichtkooperation offen hält.

Das in diesem Band dokumentierte Studienprojekt aus dem Studienjahr 2001/2002 will einen Diskussionsbeitrag zur Überwindung der Fragmentierung der räumlichen Entwicklung des Ruhrgebiets leisten. Hierzu wurden sowohl die stadtstrukturellen Defizite und Gestaltungsmöglichkeiten als auch die politisch-institutionellen Restriktionen und Potentiale der Raumplanung im Ruhrgebiet untersucht. Es wurde die Geschichte der Raumplanung im Ruhrgebiet aufgearbeitet, bisherige Ansätze für eine integrierte Raumplanung dargestellt und eigene Vorschläge für mögliche Leitbilder gemacht.

Das Hauptergebnis des Projekts sind „räumliche Szenarien für die Ruhrstadt“, das heißt denkbare negative und positive Szenarien der zukünftigen Weiterentwicklung des Siedlungsstruktur des Ruhrgebiets einschließlich ihrer ökonomischen, sozialen und ökologischen Auswirkungen und Folgeprobleme und der zu ihrer Realisierung erforderlichen politischen und institutionellen Voraussetzungen: Ein *Trendszenario* zeigt, wie sich die negativen Auswirkungen der fragmentierten Entscheidungsstrukturen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Umwelt fortsetzen, wenn keine grundlegenden Veränderungen in der Planung für das Ruhrgebiet einsetzen. Dem Trendszenario wurden drei Kontrastszenarien gegenüber gestellt: die *Polyzentrale Ruhrstadt*, die *Band-Ruhrstadt* und die *Matrix-Ruhrstadt*. Jedes der drei Kontrastszenarien greift ein in der vorhandenen Siedlungsstruktur bereits angelegtes Strukturelement auf und entwickelt es weiter in Richtung auf ein wiedererkennbares, identitätsstiftendes Gesamtbild der Region.

Es war ein glückliches Zusammentreffen, dass das Studienprojekt mit dem gleichzeitig an der Fakultät Raumplanung durchgeführten Forschungsprojekt „Städteregion Ruhr 2030“ zusammenarbeiten konnte. Die ähnliche Thematik aber unterschiedliche Zielsetzung der beiden Projekte ergab reizvolle Möglichkeiten der Auseinandersetzung und Ergänzung.

Als Betreuer des Studienprojekts möchte ich abschließend den Studierenden, mit denen ich zwei Semester lang zusammenarbeiten durfte, danken. Die Gruppe hat sich mit außergewöhnlichem Engagement der Herausforderung des komplexen Themas gestellt und in den Entwurfsphasen des Projekts eindrucksvolle kreative Energien entwickelt. Ich wünsche ihnen, dass ihre Ideen in der Diskussion über die Zukunft des Ruhrgebiets Beachtung finden.

Michael Wegener

Juli 2003

1 Einleitung

„Die Ruhrstadt-Diskussion ist Zeitverschwendung“

Georg-Wilhelm Adamowitsch, Staatskanzleichef NRW, SZ 03.07.2002

Unterschiedliche Meinungen und Auffassungen zur Kenntnis nehmend, bietet der vorliegende Bericht Szenarien zur räumlichen Gestalt der Agglomeration Ruhr 2030. Es gibt freilich verschiedene Standpunkte zur Umsetzung und damit verknüpfte Hemmnisse, stellt sich doch die politische Landschaft ähnlich dispers dar wie der Raum. Die Autoren liefern jedoch mit dieser Arbeit drei gute Gründe, um die es sich tatsächlich zu streiten lohnt.

Das Kunstwort der Ruhrstadt steht für mindestens zwei Dinge: Zum einen stellt es die Identifikation eines hochverdichteten Ballungsraums an der Ruhr ins Zentrum, zum anderen vermag es auszudrücken, worum es sich bei dieser Qualität von Stadt-gefücht augenscheinlich handelt, um eine Stadt. Die Erkenntnis von der einen Stadt ist folglich unerlässlich bei jeder Auseinandersetzung mit diesem Raum.

Ob die räumliche Nähe zur Ruhr den Stadtkörper zukünftig dominiert, oder alsbald von einer aufbrausenden Emscher eingeholt wird, bleibt abzuwarten. Festzuhalten ist, die großen Städte dieser Welt – Paris, London, Moskau oder New York – liegen stets an einem Fluss. Die Ruhrstadt besitzt einen eben solchen Metropolcharakter und ufer gleich an Zweien. Die Orientierung entlang räumlicher Komponenten, wie der alten Hellweghandelsstraße, des Bergbaus, der sich bekanntlich nie nach politischen Grenzen richtete, natürlichen Freiräumen und nicht zuletzt auch Flüssen hat diesen Bericht bestimmt, dem Kunstwort das Kunstwerk Ruhrstadt folgen zu lassen.

Diese Arbeit offeriert Alternativen in Form von räumlichen Szenarien, gar Visionen, aber immer unter der Maßgabe nachhaltig raumverträglicher Nutzungen für den perspektivisch angenommenen Zeithorizont 2030. Hierbei verfolgen die Verfasser einen ganzheitlichen Anspruch, dem es fern liegt, lediglich politische Interessen gegen wirtschaftliche Belange abzuwägen. Nicht nur in hochkonzentrierten Agglomerationen muss Raum als begrenzte Ressource verstanden werden und darf daher keinesfalls länger dem freien Spiel des (Boden)Marktes überlassen werden. Es bedarf aufeinander abgestimmter Konzepte, die Stadtentwicklung zulassen, gleichzeitig aber auch Lösungen, die Natur und Landschaft respektieren.

Besinnt man sich auf den enormen Wandel von Strukturen, die industriellen Zeitzeugen, das kulturelle Erbe – kurzum die Pluralität des Raumes, gelangt man zu den vielfältigsten Möglichkeiten, diesen Stadtkörper in Zukunft planerisch zu formen. Das Wissen um die ersten Teilerfolge und das politisch Machbare (siehe IBA Em-

scherpark) erzeugt eine ungleich größere Herausforderung, aufzuzeigen, was die Zukunft für den Raum bereithält. Dieser Aufgabe haben sich die Autoren verschrieben und drei Gesichter für die Ruhrstadt 2030 entworfen. Das ist keine Kunst, sondern vielmehr Planung.

Ein aufrichtiges Dankeschön geht an die fachliche Beratung, die das Projekt durch ihre kreativen Impulse bereicherte. Wir danken Dr. Ursula von Petz, Dr. Sebastian Müller und Prof. Dr. Klaus R. Kunzmann. Besonderer Dank gebührt dem Projektbetreuer Prof. Dr. Michael Wegener. Seine Erfahrung, seine Zeit, seine Kontakte und nicht zuletzt sein Mediationsgeschick haben das Projekt zu einem Erfolg gemacht. Herzlichen Dank!

1.1 Problemstellung

Das Ruhrgebiet ist ein durch die Industrialisierung geprägter und überformter Raum, dessen Jahrzehnte andauernde monostrukturelle Ausrichtung auf Bergbau und Schwerindustrie heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht wird. Im größten Agglomerationsraum Europas hat die industrielle Entwicklung zum ungeordneten Entstehen von Wohnsiedlungen, Industriegebieten und -branchen sowie einer stark zerschnittenen Freiraumstruktur geführt. Weiterhin sind zahlreiche Verkehrsstrassen entstanden, die das Ruhrgebiet zu einer stark beanspruchten Transitregion machen. Das Nebeneinander dieser unterschiedlichen und oftmals unverträglichen Nutzungen hat zu verschiedenen raumstrukturellen Verflechtungen und damit verbundenen Problemlagen geführt, welche die Region noch lange beschäftigen werden.

Der Strukturwandel, eine der Auswirkungen des sich verstärkenden Globalisierungsprozesses und der damit verbundene Übergang in die Dienstleistungsgesellschaft, stellen die Region vor immer höhere Anforderungen und komplexere Probleme. Zusätzlich zu dem durch den Strukturwandel bedingten massiven Arbeitsplatzabbau existieren ferner eine Vielzahl neuer Probleme. Das Ruhrgebiet muss neue Standortqualitäten entwickeln und sich dem Wettbewerb um Arbeitsplätze in der Dienstleistungsbranche stellen. Verbunden mit den geschilderten Problemen, ist ein Bevölkerungsrückgang im Ruhrgebiet zu verzeichnen, der bis zum Jahre 2015 zu einem prognostizierten Verlust von etwa 400.000 Menschen führen wird. Bei einer heutigen Bevölkerungszahl von ca. 5,5 Mio. innerhalb der Gebietsabgrenzung des Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) würde dies einen Rückgang um 7,3 % bedeuten. Dieser Verlust setzt sich zusammen aus demographischen Veränderungen, arbeitsplatzbedingter Abwanderung aus den Städten des Ruhrgebiets sowie dem Einwohnerverlust durch den Prozess der Suburbanisierung (Bömer 2000: 40). Durch den Rückgang an Einnahmen aus Einkommens- und Gewerbesteuer droht den Gemeinden der finanzielle Kollaps. Aufgrund ihrer schlechten finanziellen Situation geraten die Gemeinden in der Regel in eine schwächere Verhandlungsposition gegenüber den Unternehmen, da sie bestrebt sind, Gewerbe, Arbeitsplätze und Bewohner in die Stadt zu ziehen und/oder in ihr zu halten (Albers 1993: 102). Dies ist der Grund für eine immer stärker werdende interkommunale Konkurrenz. Das Auslaufen der

Ziel-II-Förderung der Europäischen Union (EU) im Jahre 2006 wird die finanzielle Situation der Kommunen in der Region zusätzlich verschärfen.

Innerhalb des Ruhrgebietes lässt sich ein gewisser „Planungsnotstand“ konstatieren, was sich in der Tatsache zeigt, dass es auf regionaler Ebene, das heißt für das Ruhrgebiet als Einheit, keine passenden Handlungsinstrumente gibt, die wichtige Impulse für den Strukturwandel, die Siedlungsstrukturpolitik und das Freiflächenmanagement setzen können. Eine Ursache dafür ist die administrative Teilung des Ruhrgebiets in die drei Regierungsbezirke Düsseldorf, Münster und Arnsberg, die dadurch nur für bestimmte Teile des Ruhrgebiets zuständig sind, als auch die Aufteilung in ein schwer überschaubares System von Zweckverbänden und Kooperationen innerhalb der Region. Einziges übergreifendes Organ ist der KVR, der allerdings, nachdem ihm in einer Funktionalreform in den 1970er Jahren die Planungskompetenz entzogen, zu einem reinen Dienstleister degradiert wurde. Die Entwicklungs- und Strukturpolitik im Ruhrgebiet ist nicht darauf ausgerichtet, dass sie den verkehrlichen, wirtschaftlichen und siedlungsmäßigen Verflechtungen und Ansprüchen des Raumes entspricht (Kilper 1995: 78). Nach dem beschriebenen Verlust der Planungskompetenz des KVR Mitte der 1970er Jahre stellte die Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park 1989 einen ersten Versuch gebietsübergreifender und integrierter Planung dar. Seit dem Ende der IBA Emscher Park 1999 fehlt ein ganzheitlicher Planungsansatz für das Ruhrgebiet. Die Aufgabe der kommunenübergreifenden Projekt Ruhr GmbH besteht hauptsächlich in der Wirtschaftsförderung von Projekten mit Bedeutung für das gesamte Ruhrgebiet.

Momentan kann der Verdichtungsraum Ruhrgebiet als Region mit metropolener Bedeutung, keinesfalls aber als städtische Metropole mit zentralem Kern wahrgenommen werden. Die Ursache liegt in seiner polyzentralen Struktur, die das Ergebnis von 150 Jahren Siedlungsentwicklung durch Einzelinteressen von Unternehmen und Kommunen ist. Es scheint, dass die Bemühungen um eine Kooperation zwischen den Gemeinden weiter schwinden, obwohl bei vielen Problemen, wie zum Beispiel der Siedlungsentwicklung und der damit verbundenen Suburbanisierung, ein dringender Bedarf an Zusammenarbeit besteht. Das Defizit der interkommunalen Zusammenarbeit ist auch ein historisches Problem, da die Kooperation im Ruhrgebiet von jeher durch Zweckverbände geprägt ist. Kooperative Bemühungen sind gerade in Zeiten wachsender sozialer Ungleichheiten, ethnischer Konfliktpotenziale und gravierender Umweltprobleme dringend geboten.

1.2 Arbeitsziel

Räumliche Szenarien stehen in einer langen Tradition von „Visionen für das Ruhrgebiet“. Schon 1912 hat beispielsweise Robert Schmidt, späterer Direktor des SVR, zu einer gemeinsamen Planung für das Ruhrgebiet Ideen entwickelt (von Petz 1995: 13). So lange der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk noch die Planungskompetenz innehatte, gab es auch eine gemeinsame Planung. Doch seit dem KVR die Planungskompetenz abgesprochen wurde, ist kein neues Kooperationskonzept umgesetzt

worden. Bei den aktuellen Problemen des Ruhrgebiets sind gemeindeübergreifende Leitbilder und Steuerungsmodelle wieder existentiell geworden. Der vorliegende Bericht präsentiert hierzu räumliche Vorstellungen in Form von Szenarien, die auch einen Beitrag zur erforderlichen Diskussion über die zukünftige Struktur des Ruhrgebiets leisten sollen. Räumliche Szenarien verfolgen wie räumliche Leitbilder den Zweck, räumliche Aussagen zu treffen. Sie unterscheiden sich Leitbildern gegenüber jedoch im Wesentlichen darin, dass Szenarien eine Zeitdimension besitzen und prozesshaft darstellen, wie eine räumliche Entwicklung unter gegebenen Prämissen verläuft und vor allem welche Alternativen es gibt. Gemeinsam ist ihnen aber eine anschauliche, zumeist plakative Kernidee, wie der „Fingerplan von Kopenhagen“ (siehe Abb. 1). In ähnlicher Weise wollen die in diesem Bericht enthaltenen Szenarien für das Jahr

Szenarien als Methode in der Raumplanung

Ihren Ursprung finden Szenarien in der Theaterwelt, wo sie den Handlungsablauf von Szenen charakterisieren. Bekannt wurde die Technik im Zusammenhang mit militärischen Strategieüberlegungen. In der Planung jedoch erkannte man die Methode erst in den 1970er Jahren, zivilisierte und instrumentalisierte sie. Längst war man mit aufwendigen Simulationen und Prognosen an die Grenze ihrer Aussagekraft gestoßen. Szenarien dagegen wirken darauf hin, das Spektrum an Möglichkeiten stets in seiner Komplexität zu erfassen und mehrere verschiedenartige Zukunftsentwicklungen aufzuzeigen. Sie umreißen eine hypothetische Abfolge von Ereignissen, wobei die elementaren Einflussgrößen bestimmt, Prämissen gesetzt und für die Zukunft verändert werden. Zielsetzung ist, den Bezug zwischen Gegenwart und Zukunft herzustellen und die Bedeutung von Entscheidungen in ihren Konsequenzen durchzuspielen. Somit können Positiv- wie Negativszenarien auf ihre Widersprüche hin überprüft werden.

Für die unterschiedlichen Zielsetzungen von Szenarien stehen explorative und normative Szenariotypen zur Auswahl. Explorative Szenarien haben eine zukunftsermittelnde Funktion und verfolgen aktuelle Ereignisse und Entwicklungen in die Zukunft weiter. Diesem Typus werden Trend-, Alternativ-, Tendenz- und Status-quo-Szenarien zugeordnet, wobei sich die Unterschiede nur geringfügig und die Übergänge fließend gestalten. Die folgende Erörterung beschränkt sich auf die zentralen Typen explorativer Szenarien.

Ein Trendszenario nimmt den gegenwärtigen Entwicklungszustand auf und verlängert ihn in die Zukunft; über den Endzustand herrscht vorweg keine Gewissheit. Es zeigt die wahrscheinlichste Entwicklung gegebener Umstände auf und unterstellt dabei stets einen dynamischen Prozess. Trendszenarien werden häufig als Referenzszenarien für weitere Szenarien herangezogen. Ein Alternativszenario setzt ebenfalls in der Gegenwart an. Anstelle der künftig wahrscheinlichsten Entwicklung spielen hier jedoch abweichende Varianten die maßgebliche Rolle. Bislang gültige Normen werden in Frage gestellt und durch andere, neue Werte ersetzt, um zu erwartende Positiventwicklungen abzusehen.

2030 vier mögliche Siedlungsstrukturen einer zukünftigen Ruhrstadt aufzeigen. Dabei soll in einem Trendszenario ein sich aus der heutigen Entwicklungsrichtung und ihren räumlichen Folgephänomenen konstituierender Raumzustand beschrieben

Abb. 1: Fingerplan von Kopenhagen

Quelle: Rasmussen 1951: Titelblatt



ben werden. Demgegenüber stehen drei Kontrastszenarien, die, basierend auf gleichen Prämissen, Entwicklungszielen und bestehenden Trends, alternative Raumstrukturen offerieren.

Der Zeithorizont 2030 bietet dabei einen ausreichenden Entwicklungsspielraum ohne dass dabei der Bezug zur Gegenwart verloren geht. Ein weiteres Ziel ist, aus den Szenarien Umsetzungsempfehlungen abzuleiten. Diese sollen die Schritte zur Realisierung der Planung aufzeigen und richten sich an Akteure von Politik und Planung. Neue Planungs- und Verwaltungsmöglichkeiten für das Ruhrgebiet sollen dargestellt werden, die die interkommunale Kooperation fördern.

len dargestellt werden, die die interkommunale Kooperation fördern.

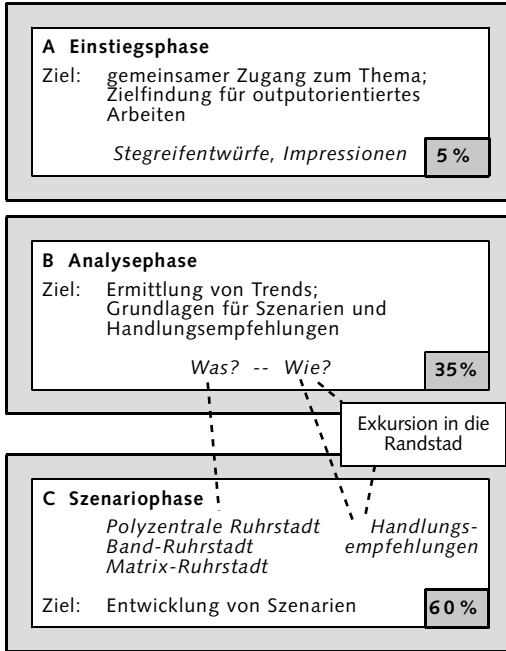
1.3 Arbeitsweise

Die Realität im Blick wählt dieser Bericht dennoch einen idealtypischen Ansatz und setzt sich mit den Gegebenheiten und Erfordernissen einer nachhaltigen Raumordnung auseinander und stellt primär die Frage nach dem Was? Welche raumrelevanten Strukturen, Potentiale und Defizite lassen sich erkennen? Was wird sein? Was soll geschehen und wohin wird die Entwicklung gehen? Unter welchen Prämissen? Die Frage nach dem Wie? war hierbei zunächst sekundär. Wie ist die Ruhrstadt möglich? Wie kann kooperiert werden? Welche Kooperationsformen gibt es? Welche Umsetzungsempfehlungen sind zu geben, um Trends zu verhindern oder zu verstärken?

Die methodische Herangehensweise (vgl. Abb. 2) beruht auf einer Kombination von künstlerisch-kreativem Entwerfen und analytisch-deduktiver Arbeit. Künstlerisch-kreativ bedeutete die Entwicklung von Stegreifentwürfen sowie die Bewegung und Wahrnehmung im Raum. Unbeeinflusst, unvoreingenommen und ohne Anspruch auf Vollständigkeit ermöglichten die Stegreifentwürfe einen Zugang, um das Ruhrgebiet in seiner Gänze zu begreifen, abzugrenzen und erstmalig zu strukturieren. Die spätere Analyse raumrelevanter Nutzungen lieferte entscheidende Hintergründe und verfolgte einen analytisch-deduktiven Ansatz. Mit Blick auf den Gesamttraum und seine Verflechtungen konnten so kleinteilige Strukturen erkannt und auf

einzelne Trends geschlossen werden. Im Verlauf der Konkretisierung und um einen praktischen Bezug herzustellen, stand die Randstadt in den Niederlanden im Zentrum der Betrachtung. Dort wurden in einer mit dem Ruhrgebiet vergleichbaren Region Eindrücke und Informationen über das niederländische Planungssystem gesammelt sowie im Bereich der Raumplanung Erfahrungen im Umgang mit Suburbanisierungs-

Abb. 2: Arbeitsweise des Projektes



prozessen ausgetauscht.

Die Analyse des Ruhrgebietes sollte neben einer Beschreibung der Ausgangssituation aktuelle Trends in unterschiedlichen Bereichen der Planung liefern, die als Grundlage für die Szenarienentwicklung gebraucht werden. Dabei waren nur solche Aspekte relevant, über die sich räumliche Aussagen treffen lassen. Dazu gehörten die Raumstruktur, untergliedert nach Siedlung, Freiraum und Verkehr und die räumlichen Nutzungen. Ziel der Analyse war es, die Trends in Form von Karten, Tabellen

und Text zu beschreiben. Der Erstellung der Karten ging eine ausführliche Recherche beim KVR und anderen Institutionen voraus. Darüber hinaus wurden auch andere Regionen betrachtet, um Ideen für mögliche Kooperationsmodelle zu sammeln. Am Ende der Analysephase stand eine Zusammenfassung der Analyseergebnisse. Darin wurden Probleme, Potentiale und Defizite im Ruhrgebiet herausgearbeitet.

Zunächst wurde ein Trendszenario entwickelt, in dem die aktuellen Entwicklungstrends unter der gegebenen Planungsrealität prognostiziert und stellten deren Auswirkungen dar. Viele dieser analysierten Trends führen zu unerwünschten, uneffizienten und die Ökosysteme überlastenden Raumentwicklungen wie z.B. zur Suburbanisierung. Im Sinne einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung muss deshalb in Annahmen zu den Kontrastszenarien festgelegt werden, welche Trends fortgeführt oder durch Planung in eine andere Richtung gelenkt werden sollen. Diese Prämissen waren neben den raumstrukturellen Grundmustern einer polyzentralen, einer linearen und einer rasterförmigen Stadt dann die Grundbausteine für die drei Szenarien und wurden durch spezielle Annahmen zur Raumstruktur und zu den räumlichen Nutzungen ergänzt. Einen ersten positiven Blick auf die Zukunft werfen bestehende Visionen für die Ruhrstadt. Darauf folgen die drei positiven Kontrastszenarien. Mit den Bildern einer

- Polyzentralen Ruhrstad
- Band-Ruhrstadt
- Matrix-Ruhrstadt

wird ein Gegenpol zu dem Trendszenario gebildet. Um die Möglichkeiten einer Implementierung der beschriebenen Ideen zu verdeutlichen, werden Umsetzungsempfehlungen gegeben, die auch auf den Erfahrungen aus der Exkursion in die Randstad beruhen. Abgerundet wird der Bericht durch eine zusammenfassende Betrachtung der vorgestellten Ergebnisse und einen Ausblick.

2 Stegreifentwürfe

Noch bevor sich eingehend mit dem Arbeitsziel und der anzuwendenden Systematik auseinandergesetzt wird, ist als einzig vorhandene Maßgabe aus dem Titel des Projektes abzuleiten, räumliche Szenarien für die Ruhrstadt 2030 zu erstellen. Daher erschien es sinnvoll, ein Spektrum der visionären Vorstellungen aller Projektmitglieder bereits zu Beginn der Arbeit festzuhalten. Dies geschah mit Hilfe von Stegreifentwürfen, die, ohne konkrete Aufgabenstellung, spontan entworfen und so kreativ-visionäre Bilder der Ruhrstadt der Zukunft darstellen.

Während sich einige Entwürfe auf grobstrukturelle oder räumlich wenig differenzierbare Aussagen beschränken, tritt bei einigen bereits eine geschärfte Problemsicht bis hin zu konkreten Handlungsempfehlungen hervor. Obwohl sich deshalb eine Formalisierung der Arbeiten ohne Verlust von Details als unmöglich erwies, wurde versucht, eine Zeichensprache zu entwickeln, die zumindest zur (digitalen) Reproduktion ausreicht. Darüber hinaus gibt dieses Kapitel eine graphische Abstraktion und Zusammenfassung inhaltlicher Kernaussagen, um grobe Entwicklungstendenzen des Ruhrgebiets, wie sie in den Entwürfen der Gruppenmitglieder enthalten sind, zu identifizieren. Ausgehend von einer Vielzahl dieser Kernelemente wurden im weiteren Verlauf des Projektes drei besonders präferierte Möglichkeiten aufgegriffen und weiterbearbeitet. Diese drei Varianten stellen die Grundideen der späteren Szenarien dar.

Abb. 3a: Stegreifentwurf Ringstadt

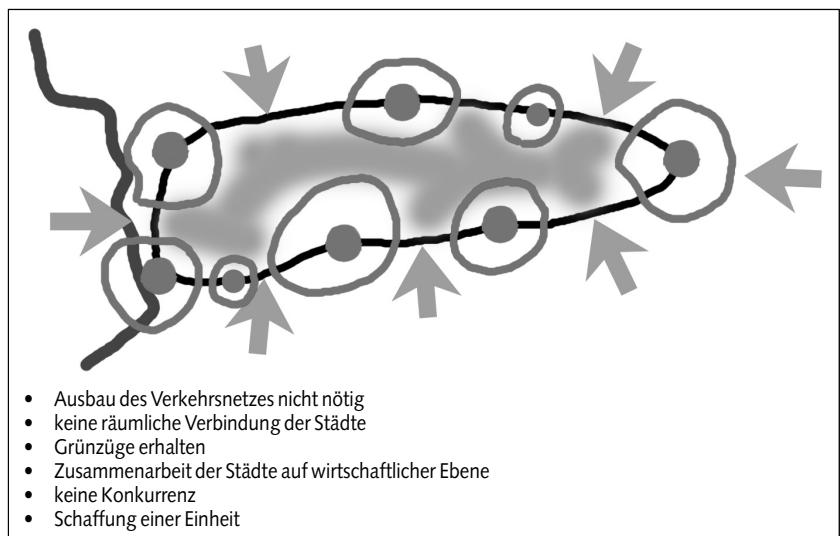


Abb. 3b: Stegreifentwurf Kette

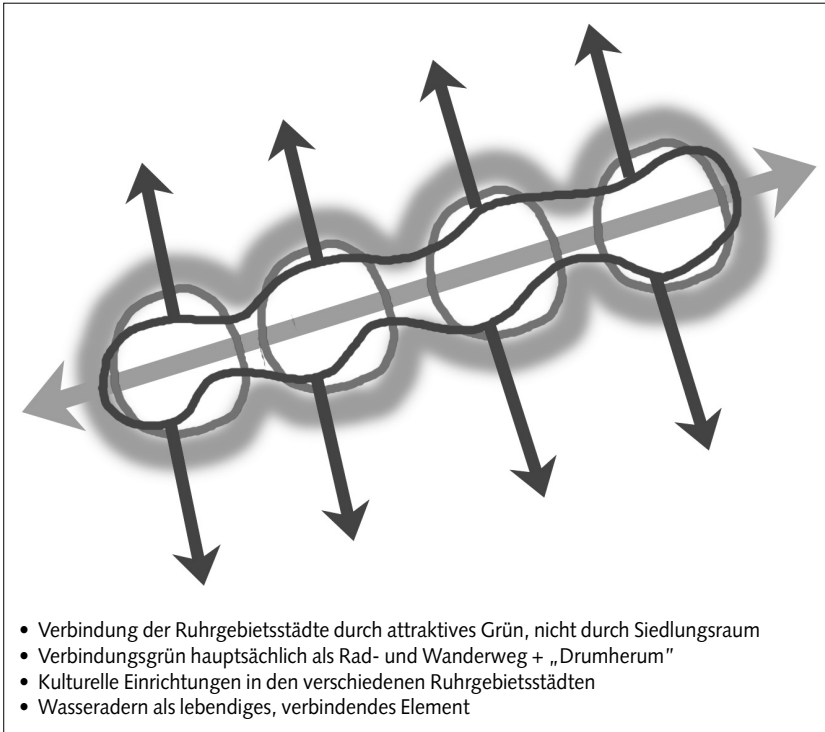


Abb. 3c: Stegreifentwurf Raster

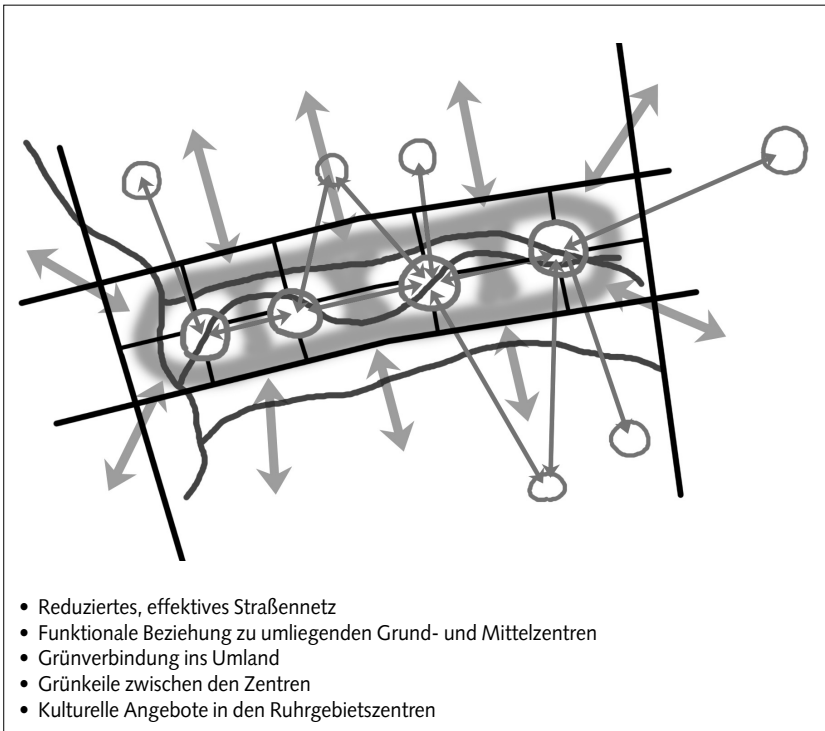


Abb. 3d: Stegreifentwurf Netz

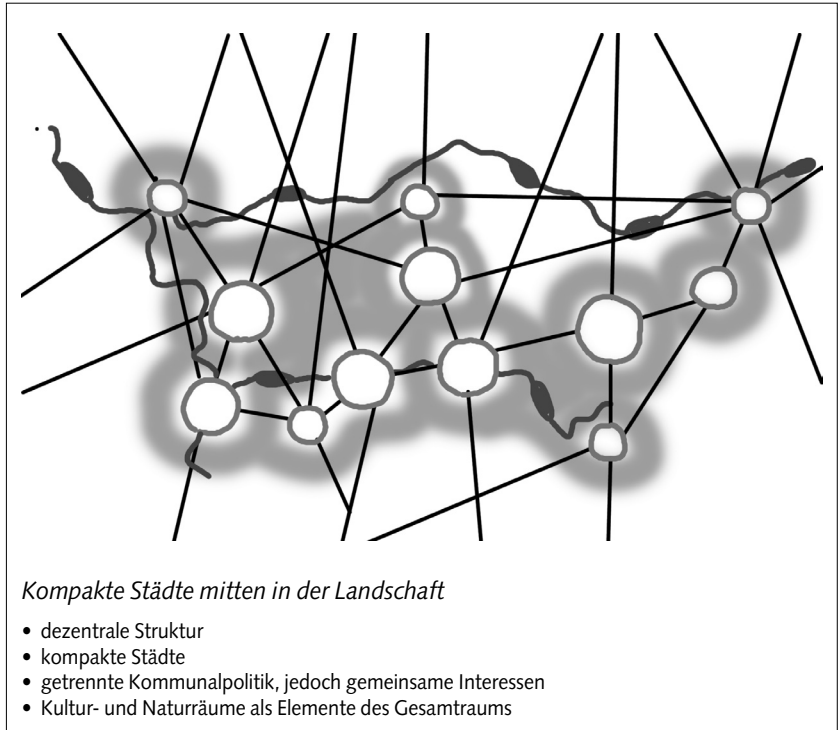


Abb. 3e: Stegreifentwurf Siedlungsband

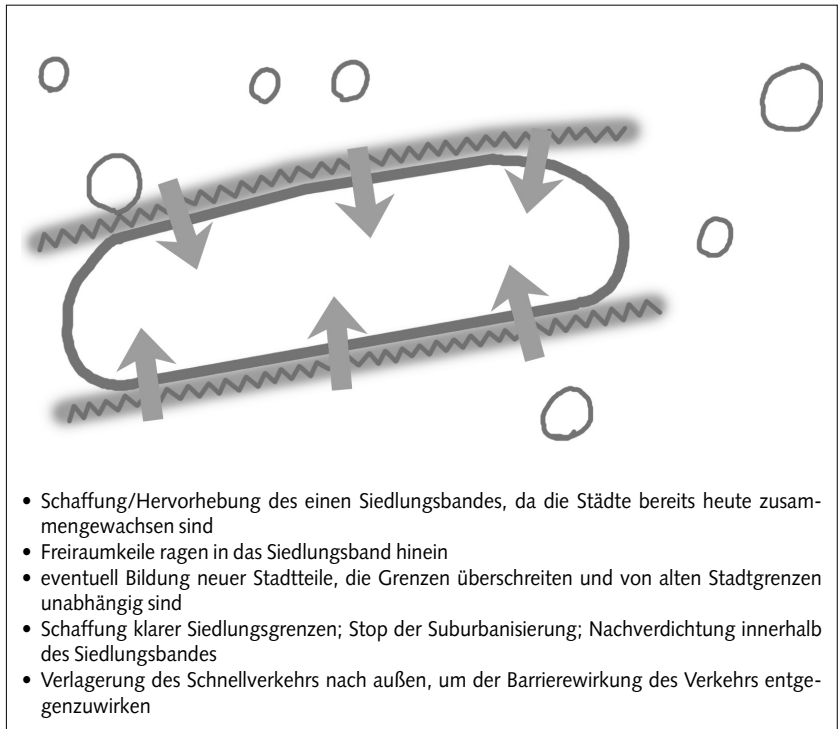


Abb. 3f: Stegreifentwurf Grüne Oasen

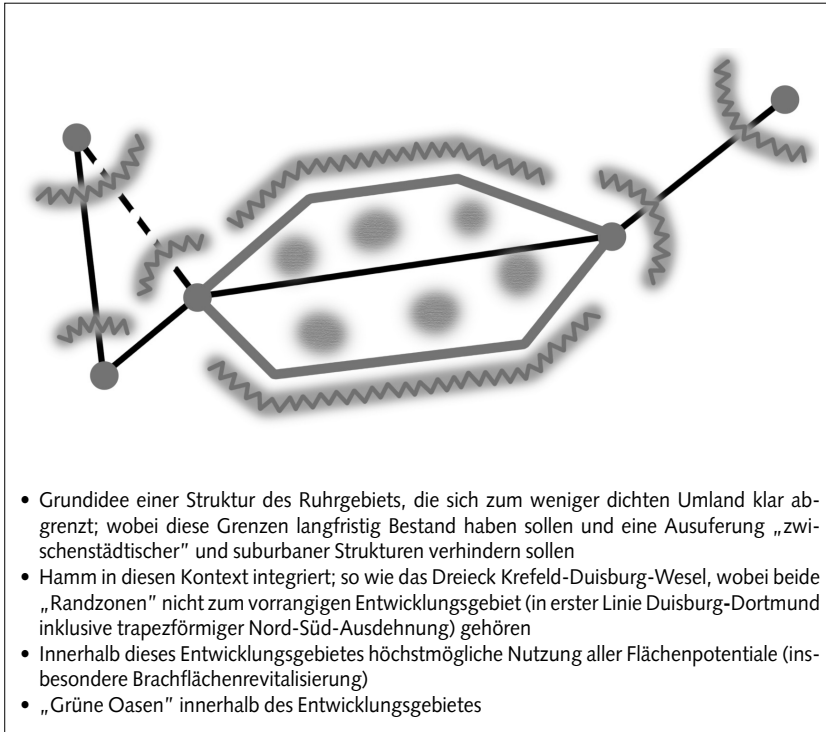


Abb. 3g: Stegreifentwurf Spezialisierung I

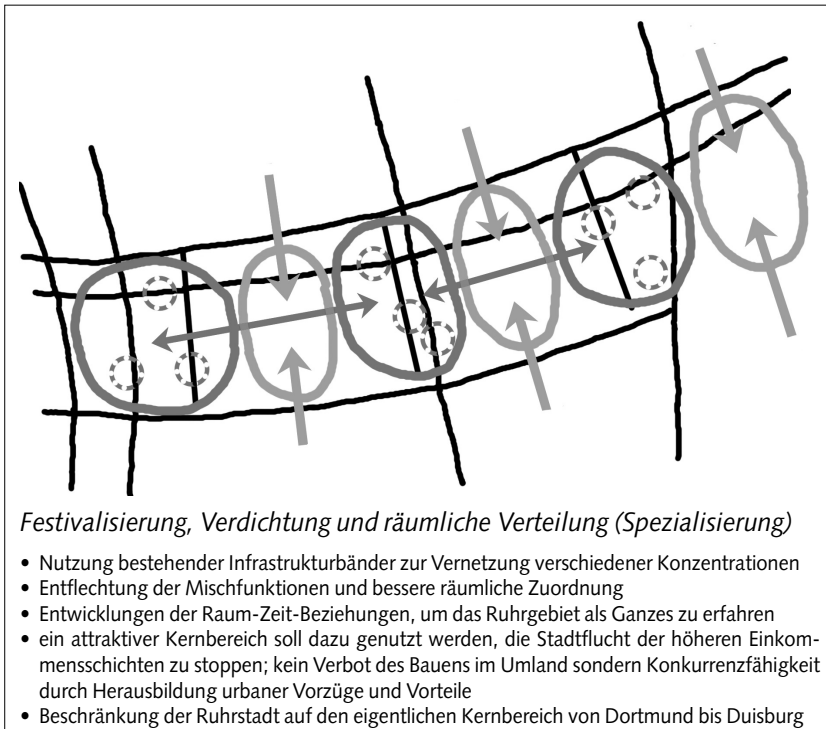


Abb. 3h: Stegreifentwurf Polyzentrisch I

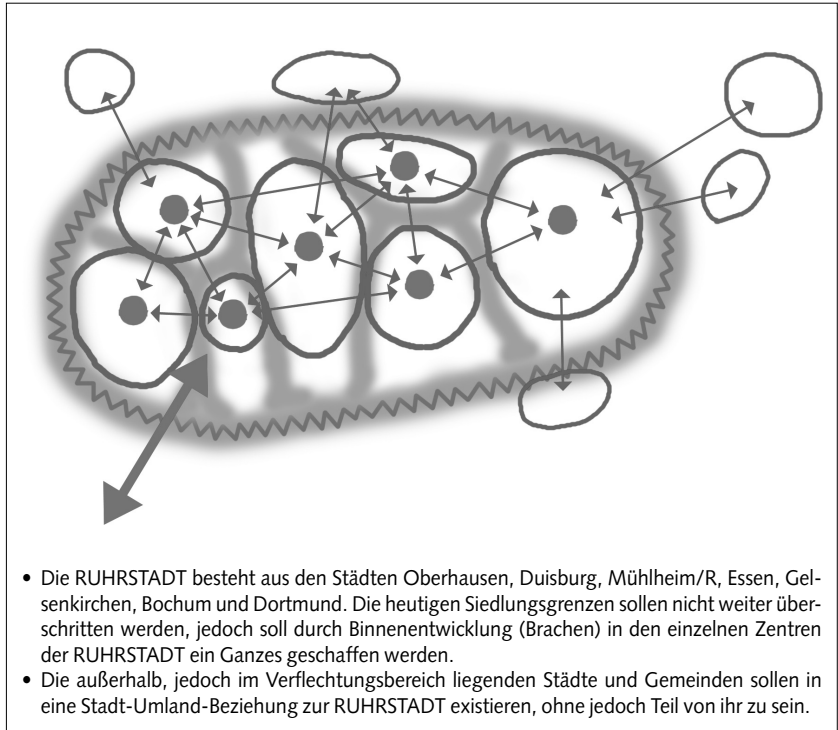
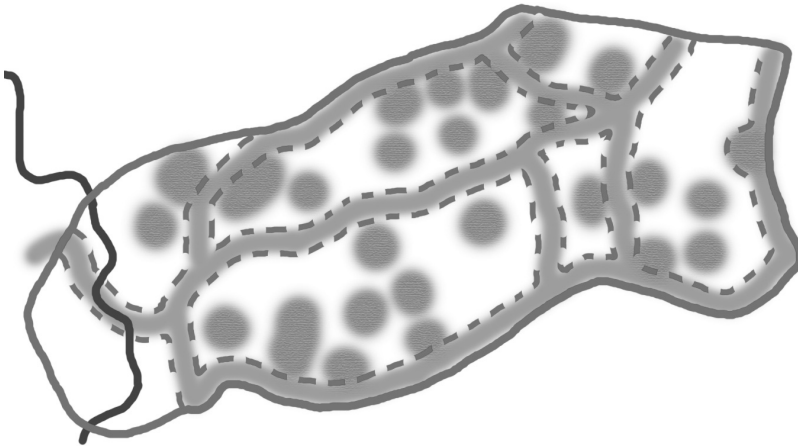


Abb. 3i: Stegreifentwurf Grünzüge

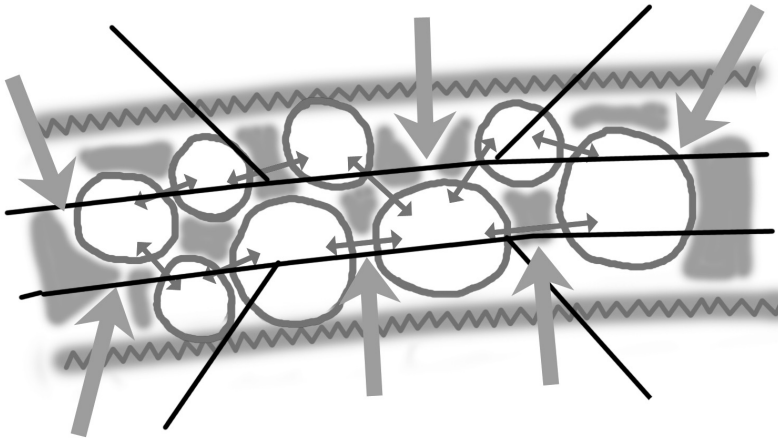


Abb. 3j: Stegreifentwurf Innenentwicklung



- Grenzziehung um weitere Ausdehnung des Ruhrgebiets zu vermeiden (Innenentwicklung)
- Gleichzeitig Brachflächenmobilisierung/Entwicklung von Konversionsflächen um weitere Zersiedelung in der Ruhrstadt zu vermeiden und Freiflächen zu schützen
- Entwicklung einer gemeinsamen Identität
- Kooperation und Gleichheit zwischen den Städten

Abb. 3k: Stegreifentwurf Polyzentrisch II



Polyzentrische Metropole

- Siedlungsband aus den einzelnen Ruhrgebietsstädten, die sich kompakt entwickelt haben
- Interaktion der einzelnen Städte miteinander (Vernetzung)
- Siedlungsband stark mit Grün durchsetzt
- „grüne Bereiche“ des Münsterlandes und des Sauerlandes im Norden und Süden mit Ausdehnung in das Siedlungsband
- verkehrliche Verbindungen in Ost-West-Richtung sowie nach Norden und Süden

Abb. 3l: Stegreifentwurf Spezialisierung II

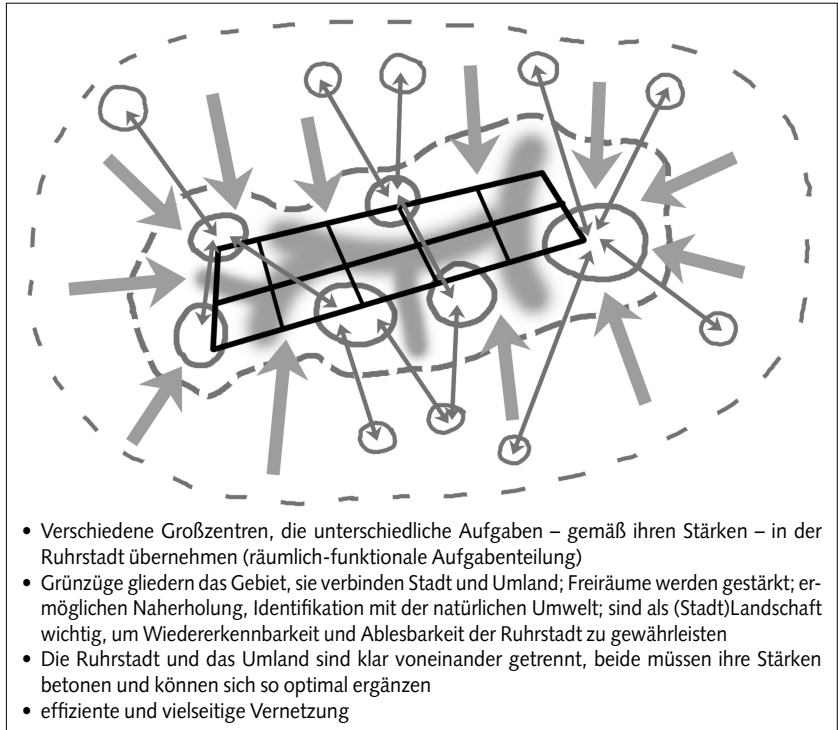


Abb. 3m: Stegreifentwurf Matrix

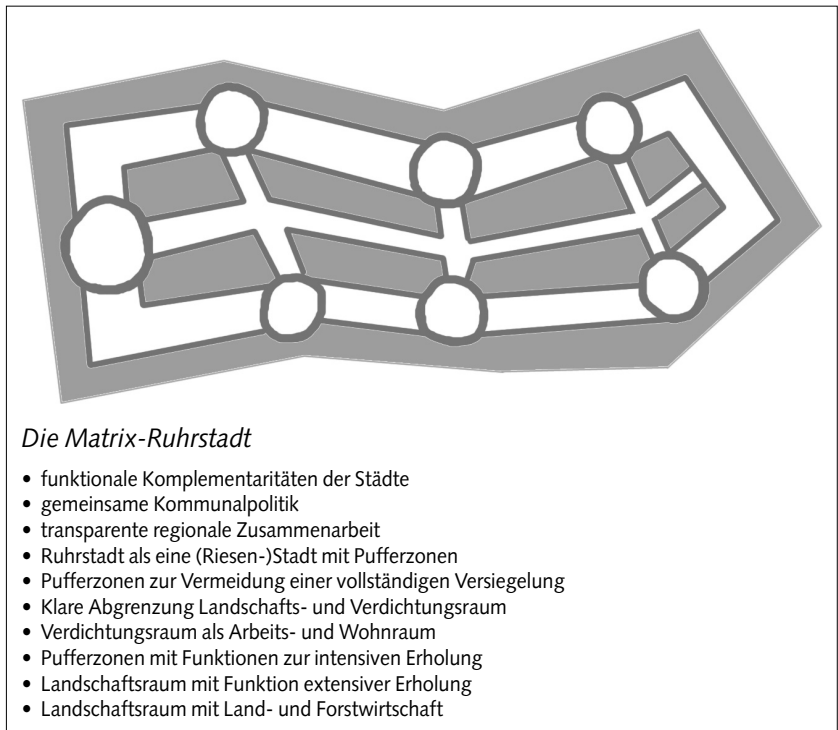
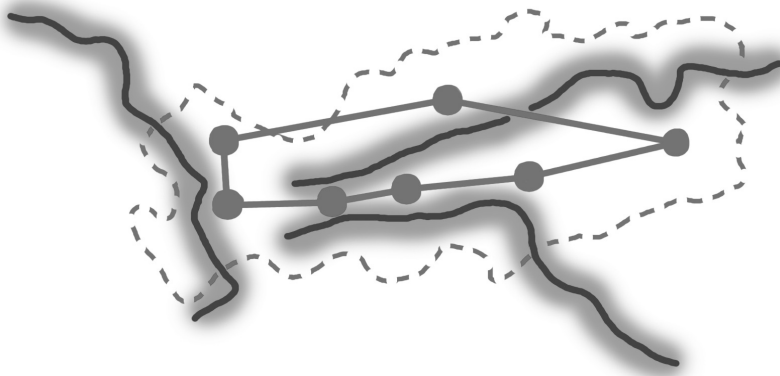


Abb. 3n: Stegreifentwurf Ruhr-Emscher

*Die Ruhrstadt 2030...*

- rückt zusammen zu einem lebendigen, urbanen und dichten Stadtkörper
- Urbanität wird in den einzelnen Stadtteilen gelebt
- ein dynamischer Takt sorgt für eine hohe Mobilität
- Flüsse führen das natürliche Element ins Städtische
- Stahlriesen bilden die historische Bausubstanz und stehen für die Auseinandersetzung mit der Geschichte

3 Entwicklung der Raumstruktur

Um die raumstrukturellen Besonderheiten des Ruhrgebietes sowie deren Probleme und Potentiale begreifen zu können, soll der Analyse des „Ist-Zustandes“ eine analytische Betrachtung der historischen Entwicklung vorangehen. Hierbei steht die Benennung und Darstellung der Prozesse im Vordergrund, die zur heutigen Raumstruktur geführt haben. Besondere Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Abgrenzung des Ruhrgebietes, da es räumlich nicht eindeutig definiert ist. Obwohl es sinnvoll erscheint, die Grenzen des Ruhrgebietes mit denen des KVR gleich zu setzen, ist diese Methode fraglich. Dies ist besonders dann der Fall, wenn eine Analyse der Raumstruktur weitgehend ohne Rücksicht auf bestehende administrative Grenzen durchgeführt werden soll. Die Abgrenzung des KVR-Gebietes orientierte sich damals vorwiegend an den bestehenden Abbaugebieten der Steinkohle sowie dem ländlich geprägten Umland als Erholungsraum. Der fortgeschrittene Strukturwandel und der nahezu nicht mehr vorhandene Steinkohlebergbau lassen die Frage offen, ob diese Abgrenzung weiterhin Gültigkeit hat.

Abb. 4: Bevölkerungsdichte in Europa 1995

Quelle: BBR 2000: 9, modifizierte Darstellung

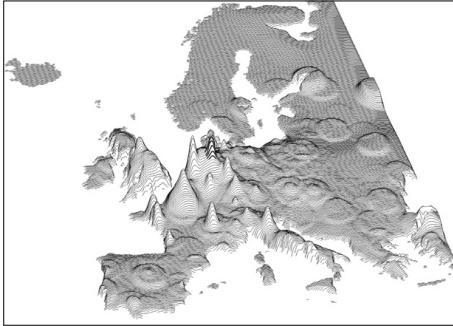


Prinzipiell erscheint zumindest eine strikte Abgrenzung des Agglomerationsraumes samt bedeutsamer Umlandbeziehungen durch die KVR-Grenzen realitätsfern; letztere dienen zwar in den Kartendarstellungen als wichtige Orientierungshilfe, nicht aber zwingend als Begrenzung des Untersuchungsraumes. Dennoch stellt der folgende geschichtliche Abriss meist nur das KVR-Gebiet dar, während in der weiteren Analyse andere Kenngrößen als Abgrenzungsfaktoren dienen, welche aus der notwendigen Problemsicht des jeweiligen Untersuchungsgegenstandes (entsprechende Datenverfügbarkeit) resultieren.

Merkmale einer Metropolregion und Potentiale, diese Stellung auch einzunehmen, hat das Ruhrgebiet bereits. Der zentral in Europa liegende Agglomerationsraum (vgl. Abb. 4) ist 1999 mit knapp 5,4 Mio. Einwohnern einer der größten europäischen Ballungsräume sowie in der Ausdehnung größter europäischer Wirtschaftsraum. Die zentrale Lage in Europa und die überdurchschnittlich gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur des Ruhrgebiets (vgl. Abb. 5) haben eine Transitregion entstehen lassen. Die 5,4 Mio. Einwohner des Ruhrgebietes entsprechen ca. 30 %

Abb. 5: Erreichbarkeit in Europa mit dem Schienenverkehr

Quelle: IRPUD, modifizierte Darstellung



der Gesamtbevölkerung, welche auf gerade 13 % der Fläche Nordrhein-Westfalens leben. Die polyzentrale Region weist demnach eine sehr hohe Bevölkerungsdichte auf. Um 1840 hatte das Ruhrgebiet, damals an der mittleren und unteren Ruhr, knapp 500.000 Einwohner. Siedlungs- und Kulturlandschaft unterschieden sich nicht wesentlich von anderen

Landschaften in Mitteleuropa. Durch starke Zuwanderung verzeichnete das Ruhrgebiet um die Jahrhundertwende schon nahezu 3 Mio. Einwohner und war somit die am dichtesten besiedelte Region Europas. Die Städte gingen ineinander über, die Siedlungsgrenzen verschwanden. Heute zählt man zum Ruhrgebiet das gesamte Einzugsgebiet der Emscher, das Land beiderseits der unteren und oberen Lippe sowie Teile des Niederrheins.

3.1 Siedlungsentwicklung

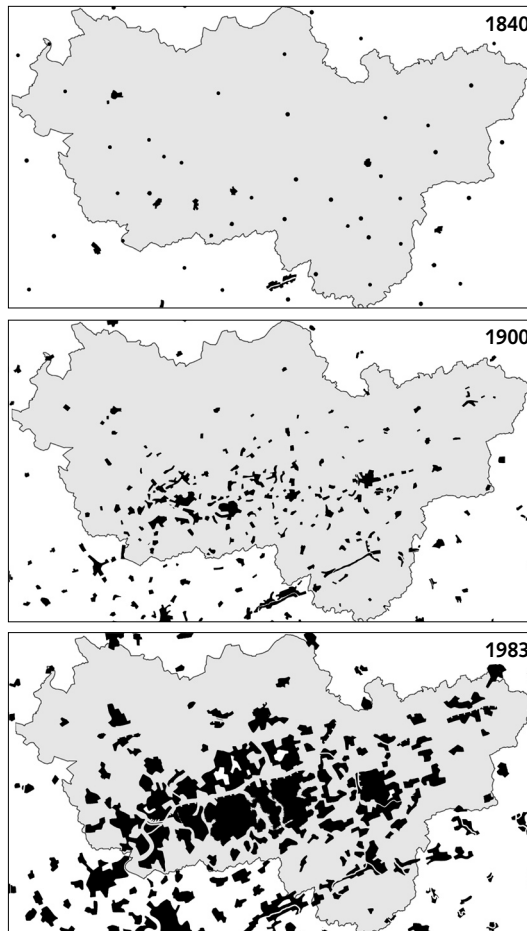
Zur Mitte des 19. Jahrhunderts war die wirtschaftliche Entwicklung und somit auch die Siedlungstätigkeit innerhalb der Grenzen des heutigen KVR sehr heterogen. Lediglich in der Ruhrzone mit den Schwerpunkten Mülheim, Borbeck und Essen, dem Ruhrtal zwischen Witten und Werden sowie der oberen Emscher und der Gegend um Hörde wurde bereits Bergbau betrieben. Darüber hinaus gab es in dieser Region einige Gewerbe- und Handwerksstädte wie Kettwig, Werden, Steele, Hattingen und Witten – allesamt im Ruhrtal liegend. Städte von ähnlicher Größe und Bedeutung existierten entlang des Hellwegs (Essen, Bochum, Dortmund, Unna). Diese wurden schon im Mittelalter gegründet, als der Hellweg seine Hochphase als bedeutende Fernhandelsstraße hatte, waren jedoch noch eher agrarisch geprägt. Das heutige nördliche Ruhrgebiet war um diese Zeit äußerst dünn besiedelt und nur mit Einzelhöfen durchsetzt, da die dort vorherrschende Wald- und Heidelandschaft intensiven Ackerbau nicht zuließ. Nur in den Flussauen konnten geschlossene Siedlungen entstehen (vgl. Abb. 6 sowie Karte 1). Trotzdem müssen auch die Siedlungskerne, mit selten mehr als 10.000 Einwohnern (Mülheim und Dortmund), im Vergleich zu den umliegenden Industriestandorten Elberfeld, Barmen, Krefeld und Iserlohn

sowie den politischen Zentren Düsseldorf und Münster als unbedeutend eingestuft werden. Essen war um 1850 noch kleiner als Duisburg (beide knapp unter 9.000 Einwohner). Einzig Wesel hatte als Garnisonsstadt mit gut 16.000 Einwohnern eine gewisse Bedeutung. Dennoch waren um 1850 die Wachstumsraten der Ruhrgebietsstädte bereits überdurchschnittlich hoch (Duckwitz 1996: 14). Hierfür war neben Urbanisierungsprozessen innerhalb des Ruhrgebiets größtenteils die Zuwanderung von Arbeitskräften in die Region verantwortlich. Nur so konnte eine derart rasante Entstehung großindustrieller Standorte realisiert werden, die eine Verelffachung der Bevölkerung im Ruhrgebiet im Zeitraum von 1816 bis 1905 nach sich ziehen sollte (Duckwitz 1996: 46).

Der Wirtschaftsraum Ruhrgebiet wurde damals allgemein noch als „Anhängsel des bergisch-märkischen Gewerbegebietes“ (Duckwitz 1996: 13) betrachtet, auch

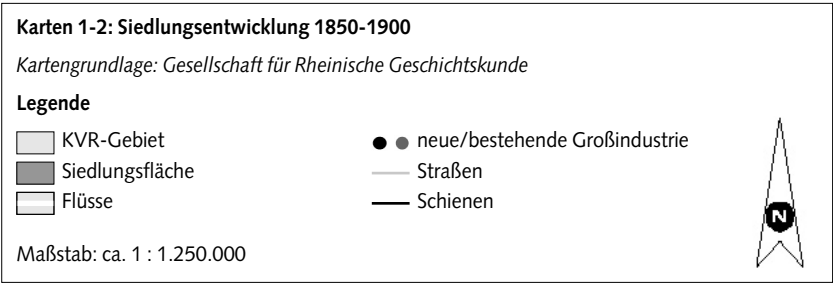
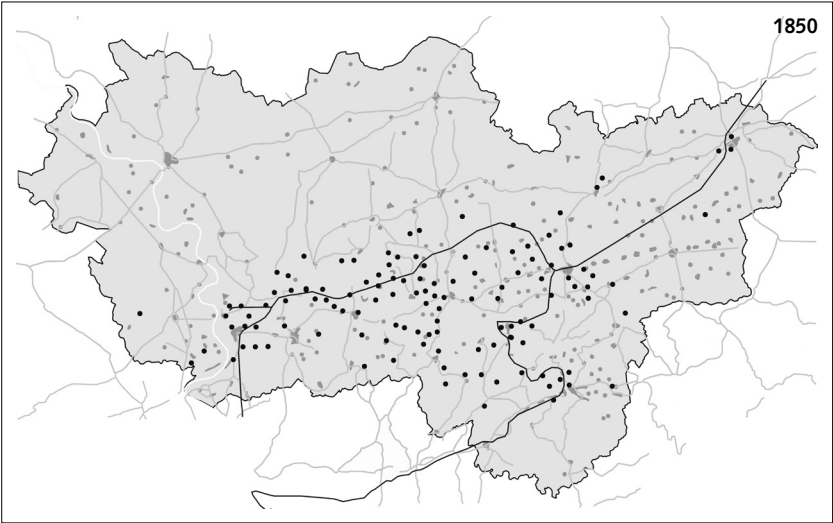
Abb. 6: Schwarzpläne des Ruhrgebiets

Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage KVR



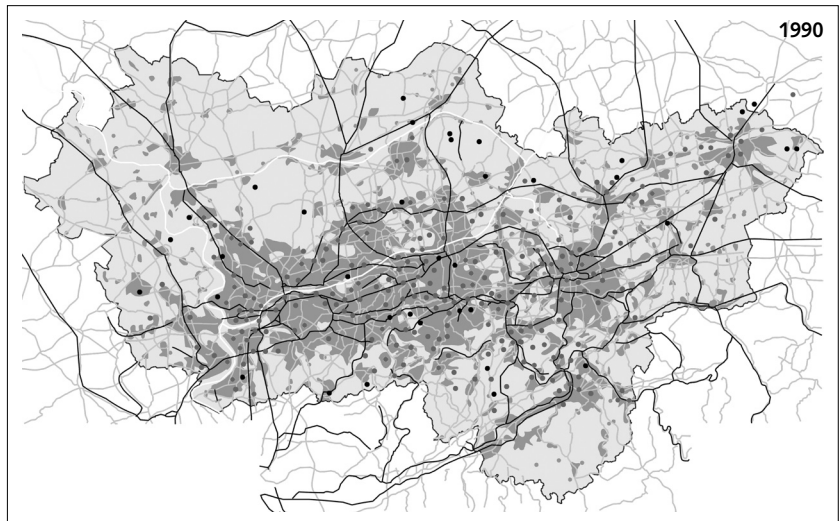
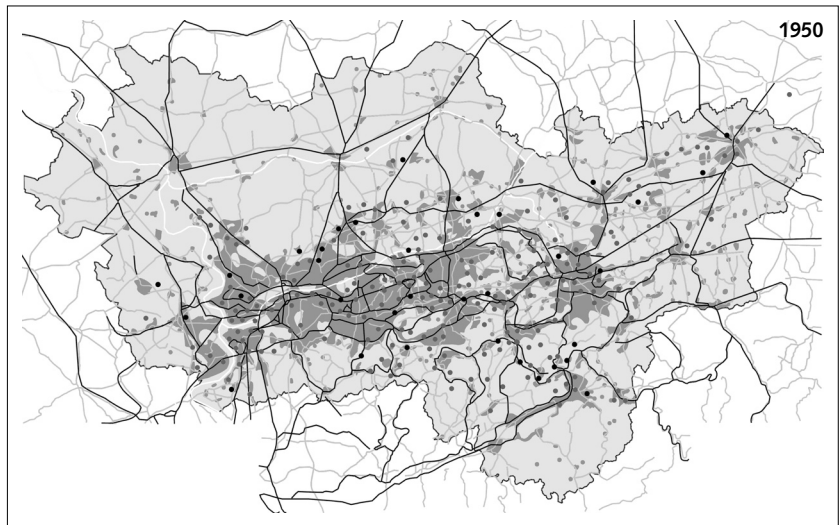
wenn der Bergbau im Ruhrtal südlich der Linie Dortmund – Bochum – Essen eine lange Tradition besitzt. Die an der Erdoberfläche ausstreichenden Kohleflöze ermöglichten einen Abbau der Kohle bereits seit dem Ende des 13. Jahrhunderts. Allerdings wurde die Kohle noch auf primitive Weise abgebaut; erst Mitte des 16. Jahrhunderts setzte der Stollenbau ein und erst 1800 konnte der erste Schacht in Bochum-Langendreer abgeteuft werden. Der wirkliche Übergang vom Stollen- zum Schachtbau erfolgte erst Mitte des 19. Jahrhunderts, was es auch ermöglichte, die Kohle aus tieferen Erdschichten zu fördern. Die Montanindustrie, deren Schwerpunkt sich bislang im Sieger- und Sauerland

befand, war zu dieser Zeit im Gegensatz zum Bergbau noch von geringer Bedeutung. Zwar wurde bereits ab Mitte des 18. Jahrhunderts im Raum Oberhausen Eisen erzeugt, allerdings mit Raseneisenerz sowie Holzkohle. Auch wenn sich um 1850



bereits mehrere Standorte herausgebildet haben, z.B. bei Kupferdreh, Steele, Hattingen und Dortmund, so lag der Anteil an der deutschen Eisenproduktion (Grenzen des Deutschen Reiches) nur bei 5 % (Duckwitz 1996: 14-18).

Erst zu Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann die Hochphase der Industrialisierung (1850-1914). Zahlreiche Neugründungen von Berg- und Hüt-



Karten 3-4: Siedlungsentwicklung 1950-1990

Kartengrundlage: Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde

Legende

■ KVR-Gebiet

■ Siedlungsfläche

■ Flüsse

● neue/bestehende Großindustrie

— Straßen

— Schienen

Maßstab: ca. 1 : 1.250.000

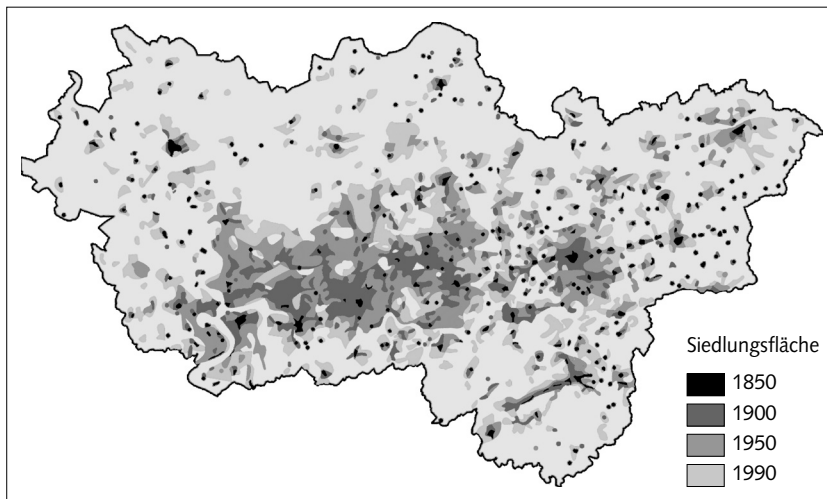


tenwerken in Emscher- und Hellwegzone bewirkten dort eine rasche Bevölkerungszunahme. Die Städte der Hellwegzone wuchsen hierdurch so stark, dass bereits bis 1871 mehr als 50 % der Ruhrgebietsbevölkerung in diesem Raum lebte (vgl. Karte 2). Die Emscherzone entwickelte sich in der Folgezeit zum Wachstumspol. Konnte das gesamte Ruhrgebiet von 1895 bis 1905 eine Bevölkerungszunahme von 73 %

verzeichnen, so stieg die Bevölkerung in der Emscherzone um das Sechseinhalbfache und im Raum Recklinghausen und der Lippezone um fast das Dreifache an, was insbesondere mit der Nordwanderung des Bergbaus zusammenhing. Folgerichtig spricht man auch von einer Masseneinwanderung. Das machte die Region zum wichtigsten Entwicklungsraum der Hochindustrialisierungsphase vor dem ersten Weltkrieg. Der Hintergrund dieser enormen Wachstumsraten war, dass Bergbau und Industrie aufgrund immenser Produktionsausweitung gezwungen waren, ungelernete Arbeitskräfte überregional, insbesondere aus dem heutigen Polen, anzuwerben. Diese Zuwanderungswelle hatte neben positiven Konsequenzen für die Wirtschaft aber negative Folgen für die Landschaft zwischen Ruhr und Emscher. Freiräume

Abb. 7: Siedlungsflächenentwicklung des Ruhrgebiets 1850-1990

Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde



wurden von Bergbau- und Industrieunternehmen städtebaulich weitestgehend planlos und willkürlich mit Wohnanlagen bebaut. Charakteristisch für diese Phase waren Werksiedlungen, so genannte Kolonien, die eine besonders starke Zersiedelung der Landschaft bewirkten, da diese als weitaus wichtigste Standortpräferenz die Nähe zu Industrieanlagen hatten, was einer nachhaltigen Flächennutzung oft entgegenstand. So entstanden im Ruhrgebiet zahlreiche reine Industriestädte wie Oberhausen, Gelsenkirchen und Bottrop, die vor Beginn der Industrialisierung keine Bedeutung hatten. Andere Industriestandorte erfuhren zwar ein enormes Wachstum, erreichten aber nicht den Status einer selbständigen Stadt, bevor sie eingemeindet wurden. Auf diese Weise erfolgten zwischen 1850 und 1900 besonders im Raum Duisburg, Mülheim, Oberhausen, Essen und Bochum großflächige Verdichtungsprozesse. Dortmund und Bochum waren trotz eines ebenfalls stattfindenden übermäßigen Wachstums noch nicht zusammengewachsen. Von 1905 bis 1933 erlebte das gesamte Revier einen weiteren Bevölkerungsanstieg von über 50 %, dieser Aufschwung konnte nur kurzzeitig durch den Ersten Weltkrieg und die Weltwirtschaftskrise unterbrochen werden (Duckwitz 1996: 46-62).

Die bereits angedeutete Nordwanderung des Bergbaus hatte nun endgültig eingesetzt. Die modernere Technik erlaubte es, die Kohle aus großer Tiefe zu fördern. Währenddessen schlossen bereits die ersten unrentablen Zechen im südlichen Raum. Gleichzeitig erschloss die Industrie auch die linksrheinischen Lagerstätten. Gegen Ende dieser Phase erreicht der Kohlenbergbau auch seine endgültige räumliche Ausdehnung und hat sich in den Emscher- und Lipperaum verlagert sowie in Richtung Niederrhein. In dieser Entwicklungsperiode gewann auch die Eisenindustrie stark an Bedeutung. Die Nachfrage wurde insbesondere durch den Ausbau des Schienennetzes gestützt. Die gegenseitigen Verflechtungen von Eisen und Kohle drückten sich in der Angliederung von Zechen an die Eisenwerke aus.

Die räumliche Expansion des Ruhrgebietes war mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 weitestgehend abgeschlossen (vgl. Karte 3). Man kann sogar feststellen, dass der wirtschaftliche Niedergang des Ruhrgebiets mit diesem Datum seinen Lauf nahm (Duckwitz 1996: 53). Denn nach dem Ende des Ersten Weltkriegs folgte die Weltwirtschaftskrise und kurz danach auch der Zweite Weltkrieg. Dieser prägte den „Kohlenpott“ durch Bevölkerungsverluste. In der Nachkriegszeit verlief die Bevölkerungsentwicklung parallel zu der des Bundesgebietes. Die 1950er Jahre waren die letzte Phase allgemeinen Bevölkerungswachstums, die aber in erster Linie der Förderung des öffentlichen Wohnungsbaus für Kriegsflüchtlinge sowie der Einwanderung ausländischer Arbeitnehmer zu Zeiten des Wirtschaftswunders zuzuschreiben ist (Duckwitz 1996: 74-75). Die Kohlekrise Ende der 1950er und die Stahlkrise Mitte der 1970er Jahre machten ein weiter andauerndes Bevölkerungswachstum unmöglich. Das Geburtendefizit wirkte einer Zunahme ebenfalls entgegen, ein Ende des Wachstums der Städte im Ruhrgebiet war abzusehen. Zur Zeit ist ein verstärkter Rückgang der Bevölkerungszahlen zu verzeichnen; zwischen 1995 und 1999 sind gut 60.000 Menschen aus der Region abgewandert (KVR 2001a). Doch trotz einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung nahm der Flächenverbrauch weiter zu (vgl. Abb. 7 und Karte 4). Neben dem Bau von Wohnsiedlungen im Außenbereich trugen auch die Shopping-Center und Gewerbeparks auf der grünen Wiese dazu bei (Duckwitz 1996: 76). 1997 lagen bereits 40 % der Einzelhandelsbetriebe mit einem Flächenanteil von 57 % am Rande der Städte (Selle 2002: 44). Die Suburbanisierung hat mindestens ebenso stark zum Flächenfraß beigetragen wie die Industrialisierung. Im Jahr 2000 ist der Anteil der Siedlungsfläche im KVR auf 37,1 % gestiegen, in den kreisfreien Städten beträgt er sogar 55,3 % (KVR 2001a).

Der Abwärtstrend von Kohle und Stahl, der sich ab den 1960er Jahren beschleunigte, birgt Probleme in sich. Zur Jahrtausendwende hat sich die Stahlproduktion aufgrund der kürzeren Transportwege für Eisenerz an den Rhein in den Raum Duisburg verlagert. In Dortmund, dem zweiten wichtigen Produktionsstandort, wurde 2001 mit der Westfalahütte das letzte Stahlwerk geschlossen. Die Kohleförderung kann nur noch mit staatlichen Subventionen aufrecht erhalten werden und hat 2002 noch sechs Förderstandorte, die sich entweder in der Rheinzone oder der nördlichen Emscher- und der Lippezone befinden. Die Industriebrachen sind extrem kontami-

niert und müssen aufwendig saniert werden. Dann allerdings stehen große innenstadtnahe Areale der Stadt- bzw. Freiraumentwicklung zur Verfügung.

3.2 Freiraumentwicklung

Besonderes Augenmerk bei der Beschreibung der Freiraumentwicklung gilt den noch unzerschnitten Freiflächen und dem Waldbestand als besonders wertvoll zu erachtende Art von Freiraum, nicht zuletzt wegen ihrer ökologischen Ausgleichsfunktion insbesondere für das Stadtklima.

Vor 1850 war das Ruhrgebiet ein durchweg ländlich geprägter Raum, wobei der Kontrast von Stadt und Land von der Ruhrzone nach Norden hin zunahm. Der hohe Anteil von land- bzw. forstwirtschaftlicher Nutzfläche an der Gesamtfläche stieg bis zur Jahrhundertwende weiterhin, bis dann ein Abwärtstrend einsetzte. Die Industrialisierung war die Hauptursache für den Freiraumverlust, der sich qualitativ und quantitativ sehr unterschiedlich vollzog (Duckwitz 1996: 51-52).

Um 1850 waren größere zusammenhängende Waldflächen in erster Linie im Südosten des KVR-Gebietes existent, nördlich von Haltern waren kleinere, aber dennoch bedeutende Flächen vorhanden. Andeutungsweise ist eine Nord-Süd-Achse des Waldbestandes zwischen Wesel und dem Raum zwischen Duisburg und Mülheim zu erkennen (vgl. Karte 5). Bei Sprockhövel und um Fröndenberg wurden bis 1900 große Waldflächen gerodet; deren Bäume besonders für die Herstellung von Grubenhölzern benötigt wurden. Als Ersatz für die umfangreichen Abholzungen wurden von 1840 bis 1900 insgesamt ca. 2.000 ha aufgeforstet, wie das Areal zwischen Wesel bis zum heutigen Naturpark „Haard“ hin. Der Kreis Recklinghausen, ursprünglich eine waldarme Region, zählte 1900 mit einem Anteil von 25 % an der Kreisfläche zu den waldreichsten Gebieten im Ruhrgebiet. Dem Siedlungswachstum hingegen fielen keine größeren Waldgebiete zum Opfer, es handelte sich „lediglich“ um lokale Bestände, die aus regionaler Perspektive kaum wahrnehmbar bzw. bedeutsam erscheinen (vgl. Karte 6). So ist sogar der in der heutigen Kernzone zu lokalisierende Wald zwischen Mülheim und Duisburg immer noch größtenteils vorhanden. Die Bebauung von Freiflächen, die nicht bewaldet waren, entzog sich jedoch weitgehend dem (ökologischen) Wertbewusstsein jener Zeit. Deren Verlust war „unauffällig, aber in seinen Folgen sehr viel einschneidender“ (Duckwitz 1996: 53). Besonders das südliche Ruhrgebiet, wo Siedlungs- und Wirtschaftstätigkeit bereits in einem frühen Stadium der Industrialisierung eingesetzt hatten, litt unter enormen Freiraumeinbußen, die durch teilweise erst später einsetzende Besiedlung endgültig wurden.

Die aufgeführten Tendenzen setzten sich bis 1945 fort (vgl. Tab. 1 und Karte 7). Die Siedlungsausweitung schritt weiter voran und nahm weiterhin Freiflächen in Anspruch. Auch wurden nach wie vor (Natur)Wälder gerodet, zum Teil um den akuten

Tab. 1: Anteil der land- und forstwirtschaftlichen Nutzfläche 1865 und 1956

Quelle: Duckwitz 1996: 52

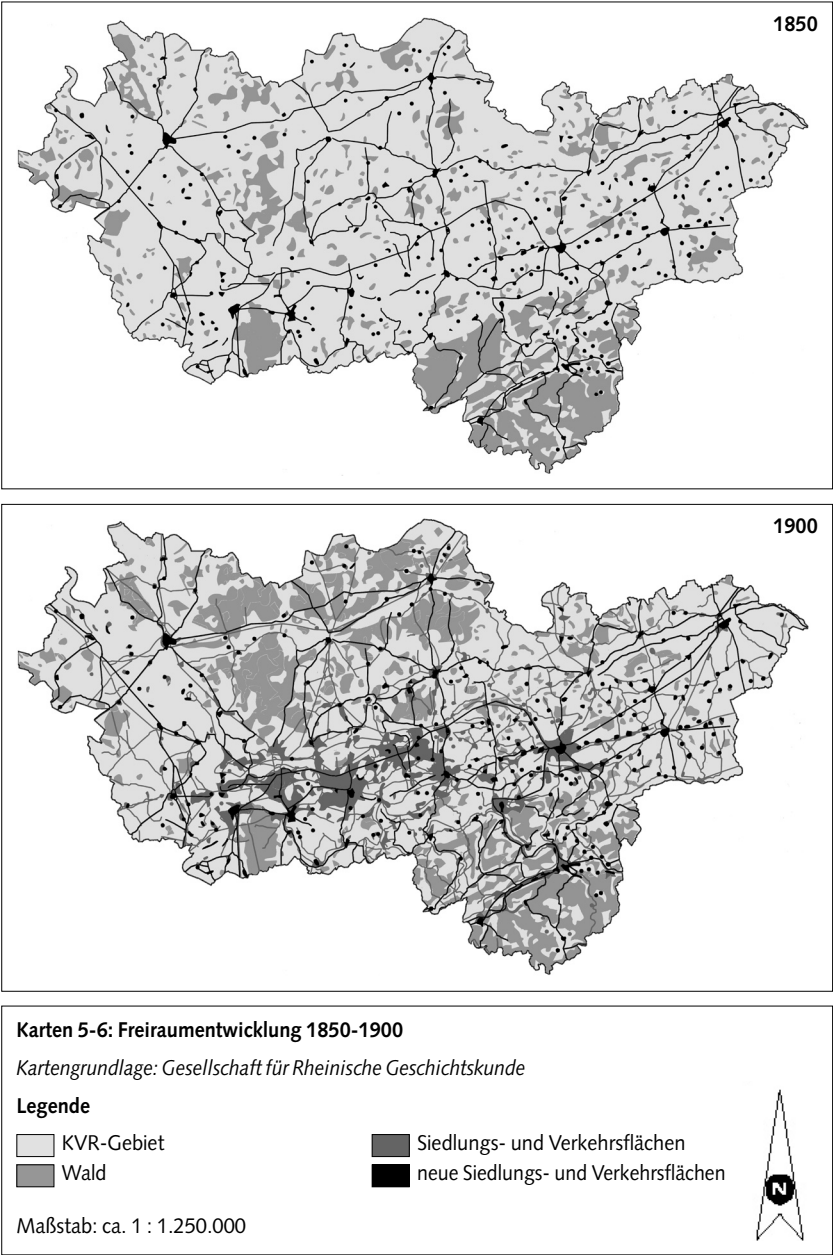
Nutzfläche für	1865	1956
Landwirtschaft	64	48
Forstwirtschaft	19	14

Bedarf an Feuerholz, vor allem nach dem Ersten Weltkrieg, zu decken. Trotz der Bemühungen und Planungen Robert Schmidts und des SVR fand auch nach dem Krieg eine weitere Reduktion des Freiraums statt, vornehmlich war landwirtschaftliche Nutzfläche betroffen. Zusammenhängende Frei- oder gar Waldflächen waren in der Kernzone bald kaum noch vorhanden, lediglich in Randzonen im Süden und Norden, westlich des Rheins und um Hamm bzw. Unna. In Relation zum Flächen- bzw. Holzbedarf der Industrie wurde die Rauman eignung für Siedlungszwecke immer bedeutender; Wohnungsbau, verbunden mit aktiver Bodenpolitik der Gemeinden, waren in den 1920er Jahren Hauptursache dafür (Duckwitz 1996: 63-64).

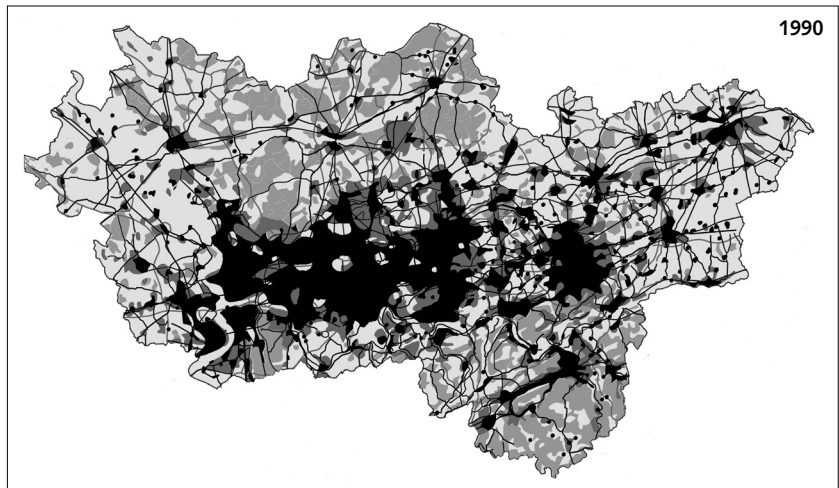
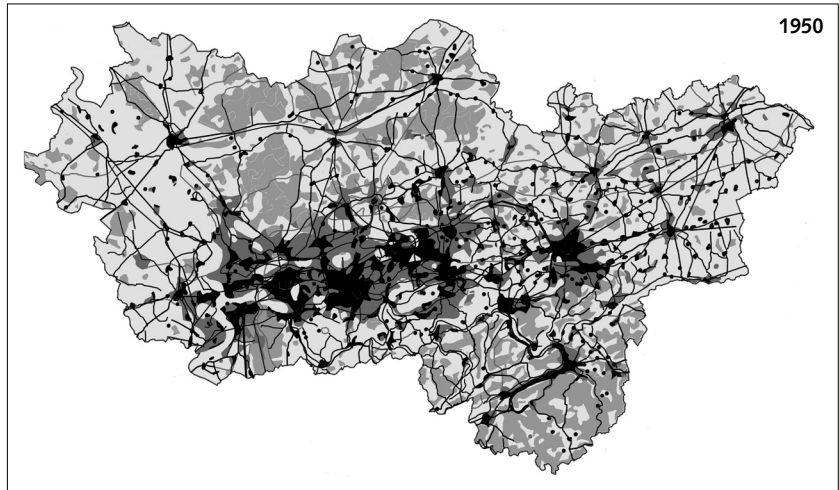
Auch nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die bebaute städtische Fläche weiterhin an, vormals isolierte Stadtteile wuchsen vermehrt zusammen und machten eine Differenzierung in voneinander abgrenzbare Stadtgebiete immer mehr unmöglich (vgl. Karte 8). Es bildete sich die heute vorhandene polyzentrale Städtelandschaft. Dennoch überwiegen in den westlichen und östlichen Randgebieten des KVR nach wie vor die Freiflächen, während im Süden und Norden zusammenhängende Waldgebiete dominant sind (z.B. Naturpark „Hohe Mark“). Insgesamt ist der Anteil der Siedlungsfläche im KVR bis 1999 auf 36,8 % und in den kreisfreien Städten sogar auf 55 % (KVR 2001a) gestiegen, während er 1960 noch bei unter 24 % und um 1900 gar unter 7 % lag (Duckwitz 1996: 75-76). Auf den bisher eher plakativ geschilderten Gründen für die Freiraumverknappung aufbauend, wird in den folgenden Abschnitten der Analyse eine vielschichtigere Ursachenforschung für die Flächeninanspruchnahme beschrieben.

Dem „Ist-Zustand“ bezüglich der Freiraumstruktur nach, ist das Ruhrgebiet eine Städtelandschaft, dessen zusammenhängende Freiräume im Laufe der (industriellen) Entwicklung immer weiter zerschnitten wurden. Dies geschah durch die der Industrie gefolgte Bebauung zu Siedlungszwecken, samt den sie untereinander verbindenden Verkehrswegen. Oftmals begünstigte die Rodung von Naturwaldflächen eine erst später einsetzende, ungehemmte Überbauung. Auch die Tatsache, dass für leistungsfähige Wirtschaftsstrukturen überdurchschnittlich viele Verkehrswege erbaut wurden, die heute aufgrund der zentralen Lage des Ruhrgebiets den Durchgangsverkehr zumindest teilweise als Daseinsberechtigung beanspruchen, trug in erheblichem Maße zu Vernichtung oder Schädigung zusammenhängender Grün- und Freiräume bei (Duckwitz 1996: 75-76).

Dennoch fand bereits seit Gründung des SVR 1920 eine Freiraumplanung für das Ruhrgebiet statt. Die von Robert Schmidt vor dem Krieg geäußerten Ideen zur Freiraumsicherung (und allgemein zur Bekämpfung von Problemen städtischer Ballungsräume) fanden sich in der Programmatik des SVR wieder, der genau diese Aufgaben in seinem Verbandsgesetz niederschrieb. Aufbauend auf damals vorgestellten Konzeptionen zur geordneten Entwicklung des Ballungsraumes Ruhrgebiet wurde das Konzept der „Regionalen Grünzüge“ entwickelt, welche als vorrangige Entwicklungsgebiete des Freiraums von Nord nach Süd durch die Kernzone verlaufen (Duckwitz 1996: 63-64).



Dieses Konzept wurde fast 70 Jahre später im Rahmen der IBA Emscher Park wieder aufgegriffen und gab der Freiraumentwicklung im nördlichen Ruhrgebiet neue Impulse. Der Emscher Landschaftspark als ein Leitprojekt der IBA verbindet die „zwischen 17 Städten verbliebene Restlandschaft zu einem zusammenhängenden Parksystem“ (Schwarze-Rodrian 1999: 67). Die heute noch kanalisierte Emscher und der Rhein-Herne-Kanal dienen als zentrales Verbindungselement, der die sieben nord-südausgerichteten Grünzüge (A-G) kreuzt (vgl. Abb. 8). Im Zusammenhang erschließt sich ein Parkverbund mit einer Ost-West-Ausdehnung auf 320 km²



Karten 7-8: Freiraumentwicklung 1950-1990

Kartengrundlage: Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde

Legende

□ KVR-Gebiet
■ Wald

■ Siedlungs- und Verkehrsflächen
■ neue Siedlungs- und Verkehrsflächen

Maßstab: ca. 1 : 1.250.000

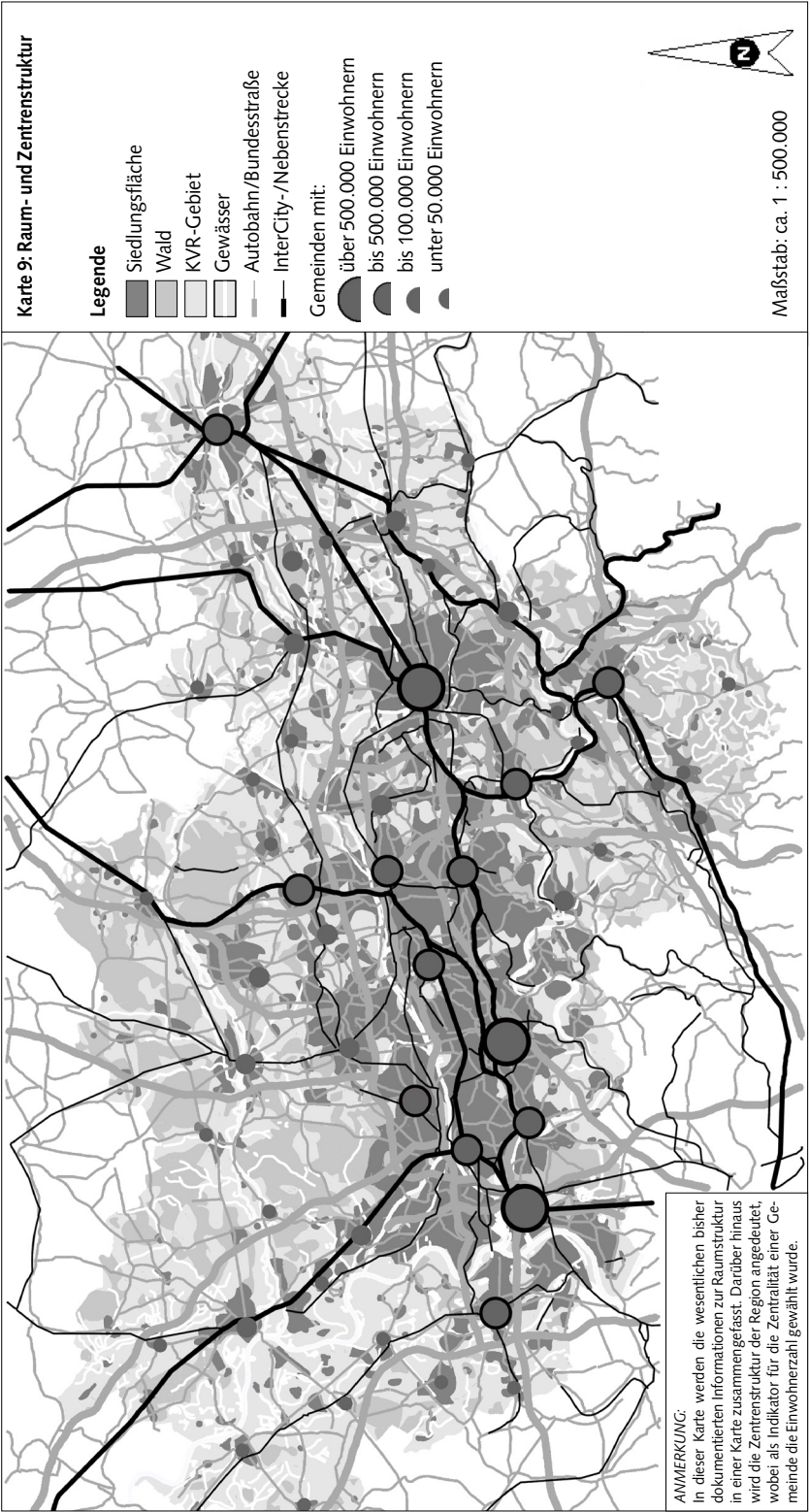


Grundfläche. Die Grünzüge basieren auf einer hohen Anzahl einzelner Freiflächen, die durch die historische Süd-Nord-Wanderung des Bergbaus, der Industrie und demzufolge der Städte, isoliert wurden. Es handelt sich hierbei um wertvollen Freiraum inmitten des Ballungsraums, der als solcher jedoch nie verstanden wurde. Er ist allenfalls als willkommene Abgrenzung zwischen den Städten gesehen worden, an der auch die Stadtgrenzen entlang führen, war aber zu keiner Zeit unantastbar. Ziel des Emscher Landschaftsparks ist es, den Brückenschlag herzustellen zwischen der altindustriellen Verbrauchslandschaft und einer neuen ökologischen

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Entwicklung des Schienennetzes enorm vorangetrieben. Die Expansion stand dabei in einem engen Zusammenhang mit der Entwicklung von Bergbau und Industrie und ließ eines der weltweit bedeutendsten Werksbahnnetze entstehen. In dieser Zeit wurde die Grundlage, insbesondere die Streckenführung, für das heutige Schienennetz gelegt. Die Bedeutung der Wasserwege ging mit dem Eisenbahnbau zurück, insbesondere die Ruhr verlor mit der Nordwanderung des Bergbaus den Status des wichtigsten Transportweges für die Kohle. Die Lippe profitierte davon allerdings nicht, da die stark schwankenden Pegelstände das Befahren mit großen Kähnen unmöglich machten. Trotz des Rückgangs blühte der Ruhrorter Hafen auf, da hier zunehmend auch Stahlprodukte umgeschlagen wurden. Um die Jahrhundertwende erfuhren die Wasserstraßen allerdings eine Renaissance, denn die Eisenbahn konnte der rasanten Entwicklung im Güterverkehr nicht Schritt halten. So begann der Bau des Dortmund-Ems-Kanals, mit der Eröffnung 1899. 1914 wurde dann der Rhein-Herne-Kanal fertiggestellt, den man später noch bis zum Mittellandkanal vorantrieb. Die Anbindung der Stadt Hamm an das Wasserstraßennetz mit dem Datteln-Hamm-Kanal fällt in dieselbe Zeit. Das Straßennetz wurde hingegen kaum ausgebaut, nur in den Innenstädten wurden die Wege befestigt, was auch mit dem Bau der Straßenbahnen zusammenhing. Diese ermöglichte eine weitere Dezentralisierung der Siedlungsstruktur, da sie bis in die Vororte reichte (Duckwitz 1996: 35-45).

Mit der Erfindung des Automobils hatte der Straßenausbau nach dem Ersten Weltkrieg Priorität, wobei zunächst die Straßen befestigt wurden. Aufgrund des damals schon hohen Verkehrsaufkommens wurde von 1926 bis 1932 der Ruhr-schnellweg von Duisburg nach Unna gebaut. Zudem wurde das Ruhrgebiet mit den Autobahnen von Leverkusen nach Kamen über Oberhausen bzw. über Wuppertal, die zu Beginn des Zweiten Weltkrieges fertiggestellt wurden, an das überregionale Straßennetz angeschlossen. Die Schiene erfuhr hingegen keine wesentliche bauliche Veränderung. Durch die Vereinigung der verschiedenen Bahngesellschaften zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft fand aber die notwendige Zusammenführung des Schienennetzes statt. Der Wasserstraßenausbau war mit Ausnahme der Lippe bereits abgeschlossen, trotzdem entwickelte sich die Schifffahrt rege, woraufhin der Hafen Duisburg-Ruhrort weiter ausgebaut wurde (Duckwitz 1996: 58-61).

Nachdem die Kriegsschäden des Zweiten Weltkrieges behoben worden waren, wurde das Schienennetz erheblich rationalisiert. Insbesondere innerstädtische Verbindungen wurden stillgelegt. Durch die zahlreichen brachfallenden Bahnflächen, zum Teil in Innenstadtlage, wurde und wird ein erhebliches Flächenpotential freigesetzt. Man konzentrierte sich in den 1970er Jahren eindeutig auf den Straßenbau und ließ das Schienennetz außer Acht. Über das Ruhrgebiet wurde ein regelrechtes „Autobahnraaster“ gelegt und größtenteils auch vollendet. So entstand mit dem Emscherschnellweg (A 42) die dritte Ost-West-Verbindung sowie die Sauerlandlinie (A 45) und die A 44 nach Kassel (Duckwitz 1996: 67-73). Aktuell wird das Autobahnnetz dreispurig ausgebaut, da die Kapazitätsgrenzen überschritten sind.



4 Raumrelevante Nutzungen

Das Kapitel „Raumrelevante Nutzungen“ hat die Aufgabe, der heutigen Raumstruktur hinsichtlich ihrer verschiedenen Nutzungen auf den Grund zu gehen, abzuschätzen welcher Raumanspruch sich zukünftig aus ihnen entwickeln wird und wo dieser realisiert wird. Die Auswahl der Bereiche Bevölkerung, Wohnen, Arbeit, Versorgung, Hochschulen, Freizeit und Erholung, Kultur sowie Verkehr und Transport begründet sich dabei in dem räumlichen Bezug dieser. Schwerpunkt der Analyse sollen somit die direkten räumlichen Auswirkungen des jeweils analysierten Bereiches sein, um die Grundlage für die räumlichen Szenarien, insbesondere für das Trendszenario, welches die Aufgabe der Fortschreibung der aktuellen Trends hat, zu bilden

4.1 Bevölkerung

Ziel dieser Untersuchung ist es, im Untersuchungsgebiet den historischen Ablauf der Verteilung der Bevölkerungsgruppen aufzuspüren und darzustellen. Des Weiteren soll sie als ergänzende Beschreibung und Erklärung zu der bereits dargestellten Raumstruktur dienen. Zunächst wird die allgemeine Verteilung der Bevölkerung im Ruhrgebiet von 1939 bis 1999 analysiert. Anschließend erfolgt eine genauere Betrachtung der Bevölkerungsverteilung nach raumrelevanten Aspekten. Die spezifischen Kategorien Einkommen, Alter und Herkunft dienen als Indikatoren, um Trends in der Bevölkerungsentwicklung und die daraus resultierenden räumlichen Auswirkungen festzustellen. Diese Trends sollen helfen, Probleme und Potentiale für die Szenarienentwicklung aufzuspüren.

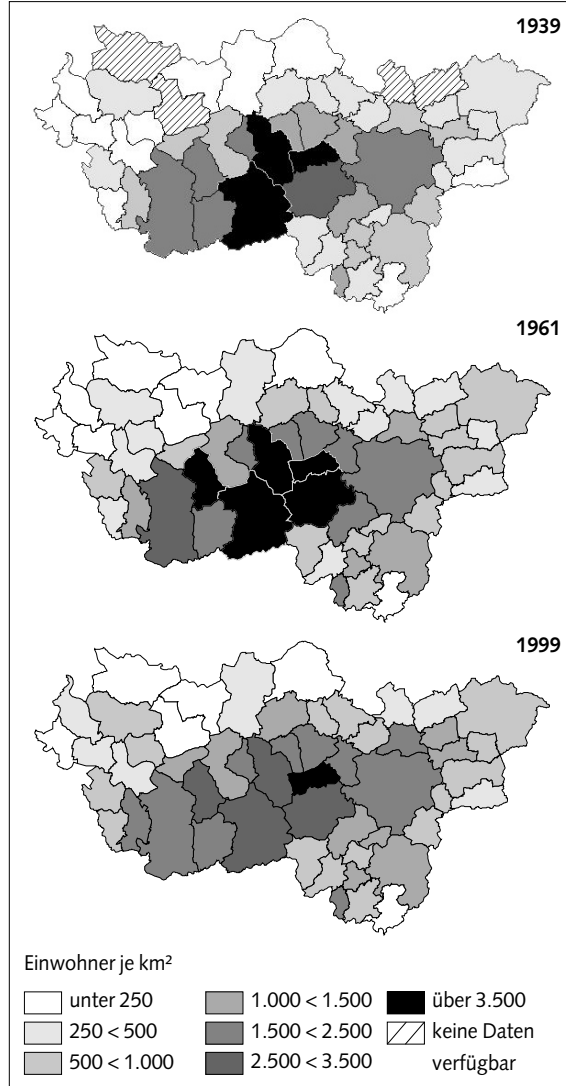
4.1.1 Bevölkerungsdichte

Augenscheinlich gab es 1939 einen erheblichen Unterschied in der Bevölkerungsdichte zwischen dem Kernbereich und seinem Umland, mit einer hohen Bevölkerungskonzentration im Kernbereich (vgl. Abb. 9). Die geringere Dichte am östlichen und westlichen Rand des Kernbereichs ist auf die relativ großen Stadtgebiete zurück zu führen. Bis 1961 erhöhte sich die Bevölkerungsdichte im Kernbereich weiter, wobei die Zunahme im westlichen und östlichen Kernbereich am deutlichsten ausfiel. Dennoch blieb der Unterschied im Kern bestehen. Größere Städte im Kernumland wiesen ebenfalls verstärkt eine Erhöhung der Bevölkerungsdichte auf und auch im sonstigen Umland zeigten sich erste Suburbanisierungstendenzen. Gegenüber 1961 ist bis 1999 eine allgemeine Abnahme der Dichte im Kernbereich festzustellen, während im engeren Umland eine Zunahme zu beobachten ist. Im weiteren stieg die Bevölkerungsdichte nur geringfügig.

Die anfänglich starke Bevölkerungskonzentration im Kern ist zum einen auf historische Verdichtungen entlang des Hellweges und zum anderen auf die während der Industrialisierung erfolgte Bevölkerungsansiedlung in der Nähe der Arbeitsplätze zurückzuführen. So entstanden kompakte Blockstrukturen als Altstadterweiterungen sowie Werkssiedlungen in fußläufiger Entfernung zu den Großproduktionsanlagen wie Zechen, Stahlwerken und Kokereien, die sich hauptsächlich im Kern des Ruhrgebietes befanden. Die weitere Erhöhung der Dichte beruhte im Wesentlichen auf der allgemeinen Bevölkerungszunahme, die in der Nachkriegsphase durch hohe Geburtenraten, Wanderungsgewinne durch

Abb. 9: Bevölkerungsdichte des Ruhrgebiets 1939-1999

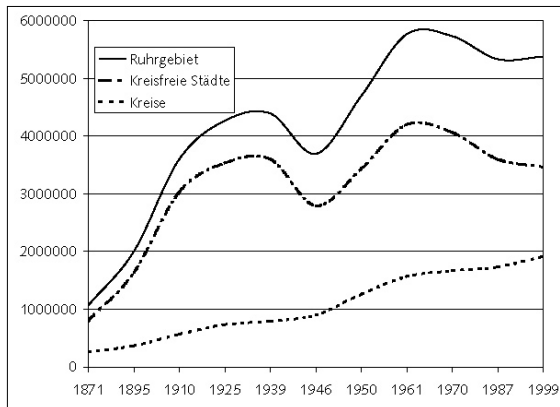
Quelle: eigene Darstellung und Berechnung, Datengrundlage Statistisches Landesamt NRW 1977, KVR 2000



Gastarbeiter und den Zuzug der Kriegsflüchtlinge aus dem Osten merklich beeinflusst wurde (vgl. Abb. 10). Diese Entwicklung vollzog sich weiterhin im Kernbereich, so dass im Vergleich zu 1939 die Dichte dort zunahm. Die gestiegene Kaufkraft der Bevölkerung infolge des „Wirtschaftswunders“ führte zu steigenden Raumansprüchen, die nun zunehmend durch Einfamilienhausbau in den Randbereichen realisiert wurden. Die Randwanderung wurde zusätzlich durch den Ausbau der Verkehrswege begünstigt, da größere Distanzen zum Arbeitsplatz ohne erhöhten Aufwand bewältigt werden konnten. Diese Tendenzen verstärkten sich bis 1999. Die Kernstädte verloren in erheblichem Maße Einwohner an die Umlandgemeinden. Zudem wirkte sich die veränderte demographische Entwicklung mit ihrem Geburtendefizit und

Abb. 10: Bevölkerungsentwicklung im KVR 1871-1999

Quelle: KVR 1999a



negativer Wanderungsbilanz auf die Bevölkerungsabnahme aus. Es ist wahrscheinlich, dass zukünftig das weitere Umland in den Trend der Verdichtung zu Lasten des Kerns und möglicherweise auch des engeren Umlandes einbezogen werden wird (Periurbanisierung).

Der natürliche Bevölkerungssaldo ist seit 1970 für den KVR negativ. Da dieser nur sehr leicht und dazu noch auf einem niedrigem Niveau schwankt, lässt sich feststellen, dass die Bevölkerungsentwicklung in den letzten drei Jahrzehnten vor allem durch die stark schwankenden Wanderungssalden beeinflusst wurde. Deutlich erkennbar sind die Einwanderungswellen nach dem Zweiten Weltkrieg und Ende der 1980er und Anfang der 1990er Jahre sowie die Abwanderungswellen durch die Wirtschaftskrisen von Kohle und Stahl Mitte der 1960er bzw. der 1970er bis 1980er Jahre.

4.1.2 Bevölkerungsstruktur

Verschiedene Bevölkerungsgruppen haben verschiedene Raumanprüche bzw. -präferenzen. Für die Analyse der Sozialstruktur sind Indikatoren wie Einkommen, Alter und Herkunft hilfreich. „Die Höhe des Einkommens entscheidet wesentlich darüber, in welchem Maße der Einzelne an den vielfältigen Optionen des Lebens teilhaben“ (BBR 2000: 97) und welche Ansprüche er verwirklichen kann. Der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer gibt Aufschluss über den Wohlstand einer Kommune (vgl. Abb. 11). Neben den kommunalen Einkommensteuerunterschieden kann auch die Arbeitslosenquote Hinweise auf sozialräumliche Disparitäten geben.

Die Kommunen werden seit 1980 mit 15 % am Lohn- und Einkommensteueraufkommen beteiligt. Ein Vergleich über einen längeren Zeitraum ist insofern problematisch, als dass sich mehrere Einflussgrößen geändert haben. Dazu gehören der Beteiligungssatz der Kommunen, die Einkommenshöhe und die Bemessung des Steueraufkommens. Deswegen soll ein Blick auf die räumliche Verteilung der „armen“ und „reichen“ Gemeinden 1999 genügen (vgl. Abb. 10). Ein Süd-Nord-Gefälle ist deutlich zu erkennen. Insbesondere Gemeinden im Ruhrtal verzeichnen durchweg hohe Einkommensteueranteile, vereinzelt haben sich aber auch „Wohlstandsinseln“ im Norden herausgebildet. Generell hat im Ruhrgebiet aber eine Zunahme des Wohlstandsniveaus der Bevölkerung stattgefunden, woraus sich der allgemeine Anstieg des Gemeindeanteils an der Einkommensteuer pro Kopf ergibt. Als Folge des Sub-

urbanisierungsprozesses, bei dem einerseits die Bezieher höherer Einkommen in die Peripherie abwanderten und andererseits neue Erwerbsmöglichkeiten im Umland entstanden, ist der Anteil der Umlandgemeinden, insbesondere im Ruhrtal, weiter angestiegen. Zukünftig ist neben einem Süd-Nordgefälle aber vor allem ein Gefälle vom Umland mit weiter steigenden Anteil zu den Großstädten mit relativ sinkenden Anteilen zu befürchten.

Trotz einer Zunahme des Wohlstandsniveaus, ist seit 1988 gleichzeitig im gesamten KVR-Gebiet ein massiver Anstieg der Sozialhilfeempfänger zu verzeichnen (vgl. Abb. 12). Als wesentlich Ursache ist der Strukturwandel zu nennen. Besonders Einpersonenhaushalte, andere Haushaltsformen mit nur einem Verdienender und Zuwanderer zählen zu den Risikohaushalten. Gerade diese Haushaltsformen haben im Laufe der Jahrzehnte – nicht nur im Ruhrgebiet – zugenommen und konzentrieren sich überwiegend in den Städten. Kurz- bis mittelfristig ist eine wesentliche Veränderung der heutigen Sozialhilfeempfängeranteile nicht zu erwarten, im Gegenteil, bei gleichbleibender konjunktureller Lage ist eher mit einem weiteren Anstieg zu rechnen. Die Träger der Sozialhilfe sind hauptsächlich die kreisfreien Städte und Kreise.

Ähnlich wie beim Anteil der Sozialhilfeempfänger verhält es sich mit der Arbeitslosenquote. Bis 1985 nahm die Arbeitslosigkeit im gesamten KVR-Gebiet mit Ausnahme des Südens massiv zu und stieg auf 14,2 %. Der Unterschied zum Bund vergrößerte sich dabei auf 4,9 Prozentpunkte. Die Arbeitslosigkeit stieg im Umland in geringerem Maße als im Kern, wobei größere Umlandstädte trotz-

Abb. 11: Einkommensteueranteile pro Kopf der Kommunen 1999

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW, 1999

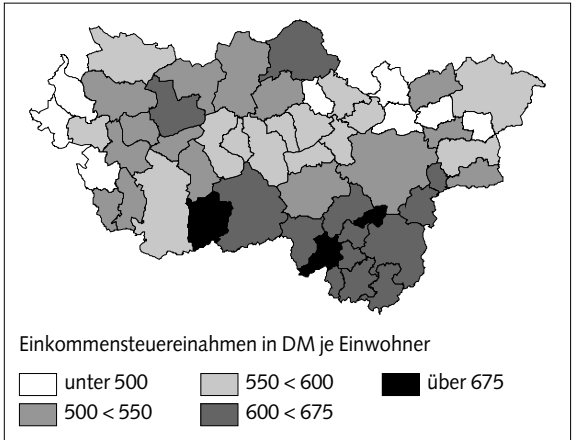
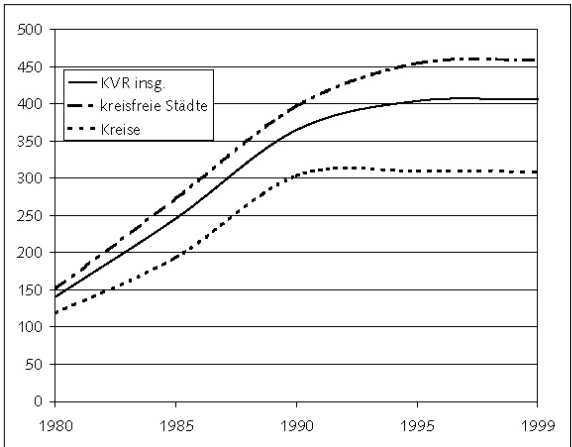


Abb. 12: Sozialhilfeausgaben im KVR 1980-1999

Quelle: KVR 2000



dem stärker betroffen waren. Die Arbeitslosenquoten erreichten Mitte der 1980er Jahre ihren bisherigen Höhepunkt. Nachfolgend sank die Arbeitslosigkeit im Ruhrgebiet wieder, blieb aber im Bundesvergleich weiterhin hoch. So lag die Arbeitslosenquote im KVR-Gebiet 2000 mit 12,2 % um 2,1 Prozentpunkte über dem Landesdurchschnitt und 4,4 Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt/West (KVR 1979, 1986, 2000; Statistisches Bundesamt 1987, 1990, 2001). Schwerpunkte der Entspannung stellen die südliche und westliche Peripherie dar. Die heutigen Schwerpunkte mit hoher Arbeitslosigkeit liegen noch immer in den Kernstädten Gelsenkirchen, Duisburg, Herne und Dortmund.

Die relativ hohe Arbeitslosigkeit ist im Wesentlichen auf den noch immer andauernden Strukturwandel zurückzuführen. Das große Zechensterben, die Stahlkrisen sowie der Wegfall der Folgeindustrien zeigte sich deutlich in den hohen Arbeitslosenzahlen der 1980er Jahre. Nur allmählich konnten nachwachsende Gewerbe- und Dienstleistungssektoren bisher das Überangebot von Arbeitskräften binden und wieder in den Arbeitsmarkt integrieren. Eine weitere Ursache für die hohen Werte im Kernbereich ist die suburbanisierungsbedingte Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Umland.

Problematisch ist auch die zunehmend ungünstigere Altersstruktur (vgl. Abb. 13). Die Raumanprüche gestalten sich je nach Alter sehr differenziert. Diese Unterschiede betreffen die Haushaltsformen, die Einkommen, die Nachfrage nach entsprechender Infrastruktur und Gütern sowie die Mobilität. Bis zum Jahr 1999 ging der Anteil der unter 24-Jährigen im Ruhrgebiet allgemein zurück. Der Kernbereich und Teile des Südens waren besonders stark betroffen. Insgesamt gleichen sich der Kernbereich und das Umland jedoch an. Der starke Rückgang des Jugendanteils im Kernbereich ist dadurch bedingt, dass junge Familien meist aus dem Ballungsbereich in das ländlichere Umland ziehen. Hinzu kommt die geringe Geburtenrate, die den Anteil der Jugendlichen insgesamt bundesweit schrumpfen lässt. Das Ruhrgebiet stellt also in dieser Entwicklung keine Ausnahme dar. Sie zeigt sich hier nur so deutlich, weil die jungen Familien auch in andere Regionen Deutschlands ziehen und Nordrhein-Westfalen verlassen (Bertelt, Gruber 1989: 35).

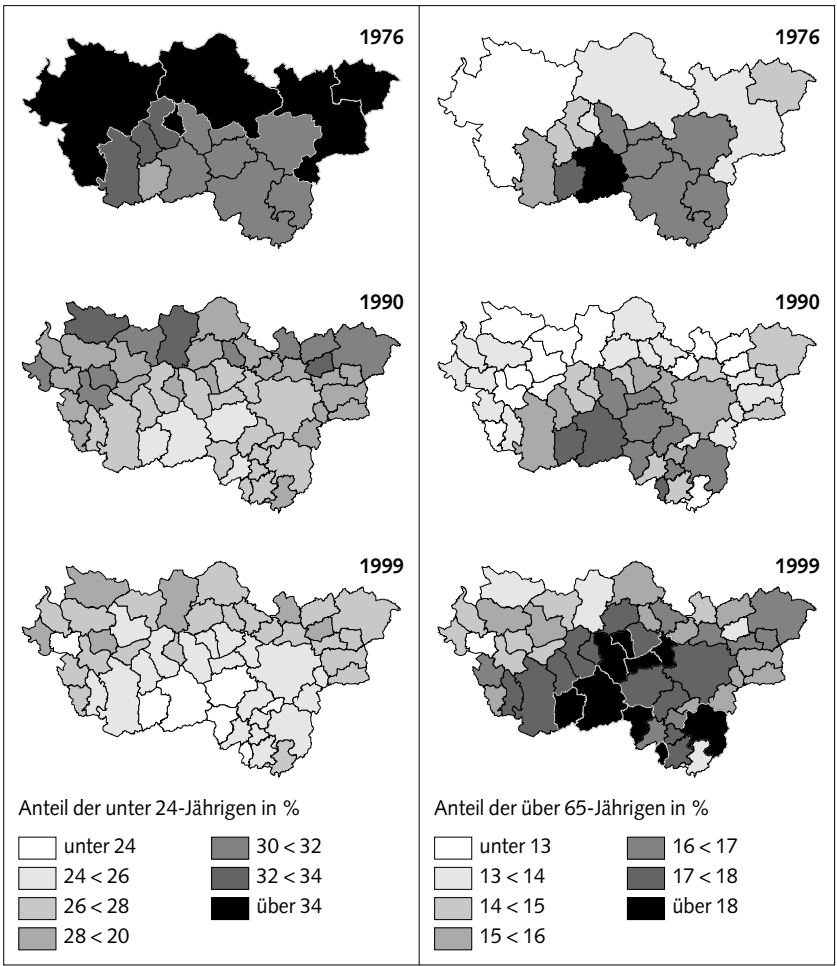
Es ist ein deutlicher Trend zur allgemeinen Überalterung der Bevölkerung im KVR-Gebiet erkennbar. Dies hat mehrere Ursachen: Zum einen steigt bundesweit die Lebenserwartung, zum anderen werden immer weniger Kinder geboren. Des Weiteren wandern die jungen Familien ab. Bei der älteren Generation zeichnen sich zwei Verhaltensmuster ab. Ein Teil verbleibt im Kernbereich, der andere wandert ebenfalls in das Umland ab. Dabei spielt die finanzielle und physische Mobilität bei der Migration eine entscheidende Rolle. Der zwischenzeitliche Rückgang des Rentneranteils ist auf den starken Zuzug von Spätaussiedlern (meist junge Familien) Mitte und Ende der 1980er Jahre zurückzuführen. Die demographische Entwicklung deutet aber darauf hin, dass zunehmend Ältere in den Bezirken die Majoritäten stellen (Bertelt, Gruber 1989: 35). Bis in die 1980er Jahre unterschied sich der Anteil der über 65-Jährigen im KVR-Gebiet mit ca. 15 % nur unwesentlich vom Bundeswert. Im Jahr 2000 ist jedoch eine gegensätzliche Entwicklung festzustellen. Während der Anteil der Älte-

ren im KVR-Gebiet auf 17,9 % im Jahre 2000 stieg, so sank er auf Bundesebene auf 13,2 % (Statistisches Bundesamt 1987, 1990, 2001).

Einwanderer prägen seit jeher das Bild mit – das Ruhrgebiet ist seit seiner Entstehung vor mehr als 150 Jahren immer eine Einwanderungsregion gewesen. Kamen die Zuwanderer in der industriellen Expansionsphase vor allem aus Polen, so stellt heute die Türkei den größten Anteil der Immigranten. Dabei ist der Ausländeranteil in den Kernstädten am höher als in den Umlandgemeinden. Die Ursachen für den verhältnismäßig gestiegenen und weiter ansteigenden Anteil ausländischer Bevölkerung liegen sowohl in der natürlichen Abnahme und der Abwanderungstendenz der deutschen Bevölkerung, als auch in der Zuwanderung. Hinzu kommt, dass sich Deutschland durch den industriellen Aufschwung zum Einwanderungsland entwickelt hat. Gastarbeiter holten ihre Familien nach Deutschland und ihre Kinder gründeten wiederum eigene Familien. Die Konzentration auf einige Kernstädte beruht auf der Arbeitsplatzdichte und wirtschaftlichen Umständen. Im Kernbereich strebt

Abb. 13: Entwicklung der Alterstruktur des Ruhrgebiets 1976-1999

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage KVR 1989, KVR 1991, KVR 2000



diese Bevölkerungsgruppe dann in jene Stadtteile, in denen sie schon Menschen ihrer Nationalität bzw. ethnischen Abstammung sowie ein vertrauterer Umfeld vorfinden.

4.1.3 Räumliche Probleme und Potentiale der Bevölkerungsverteilung

Wie in der bisherigen Analyse gesehen, läuft die Bevölkerungsverteilung in Deutschland und im KVR-Gebiet auf eine Suburbanisierung und soziale Segregation hinaus, das heißt die gleichen sozialen Gruppen finden sich zusammen in einer Umgebung ein (vgl. Tab. 2). „Die ‚Gemeinde‘ ist nicht mehr ‚das verkleinerte Abbild der Gesellschaft‘, nicht einmal der Ort, an dem Gesellschaft ausreichend erfahren werden kann“ (Sieverts 1997: 86).

Kern- und Umlandgemeinden konkurrieren um die einnahmeträchtigen bzw. die nicht zu unterstützenden Bevölkerungsgruppen, wobei das Umland diesen Zweikampf aus oben genannten Gründen oftmals gewinnt. Die Folgen sind für beide Räume sehr unterschiedlich. In den Kernstädten führt dies zu einer starken Minderung der Steuereinnahmen. Zugleich engen die im Vergleich zum Umland höheren Sozialausgaben die kommunalen Handlungsspielräume erheblich ein. Indem die sozial Schwächeren und immobileren Bevölkerungsgruppen zurückbleiben, konzentrieren sie sich in bestimmten Stadtteilen, aus denen sich Problemquartiere entwickeln können. Innerhalb des Kerns weisen vor allem die nördlichen Innenstadtrandgebiete hohe Anteile an sozial Schwachen und sozial Benachteiligten auf.

Mit dem vom Land Nordrhein-Westfalen geförderten Programm „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“ soll langfristig durch die soziale Integration der Bewohner vermieden werden, dass es zur sozialen Ausgrenzung ganzer Stadtteile aus dem gesamtstädtischen Kontext kommt. Von 33 geförderten Stadtteilen befinden sich allein 19 im Ruhrgebiet und 13 davon im Kernbereich. Zusätzlich ist dieser besonders stark von der Überalterung betroffen, was eine Anpassung des altersspezifischen Infrastrukturangebots, wie Schulen und Altersheime, an die gesunkene bzw. gestiegene Nachfrage erfordert und mit zusätzlichen Investitionen in die Daseinsvorsorge für die Kommunen verbunden ist.

Die Abwanderung im Allgemeinen und die der einkommensstarken Gruppen im Besonderen führt zu einem geringeren Kaufkraftpotential, worunter besonders der lokale Einzelhandel leidet, welcher zusätzlich noch in Konkurrenz zur grünen Wiese

Tab. 2: Bevölkerungsdaten des Ruhrgebiets 1999 im Vergleich

Quelle: KVR 2000; Statistisches Bundesamt 2000; Statistisches Bundesamt 2001

	Einwohner	Einwohner/ km ²	Anteil der unter 18-Jährigen in %	Anteil der über 65-Jährigen in %	Ausländeranteil in %
kreisfr. Städte (KVR)	3.464.337	2.061	17,8	18,5	12,3
Kreise (KVR)	1.915.446	696	19,5	16,8	9,3
KVR	5.379.783	1.213	18,4	17,9	11,2
Deutschland	82.163.000	230	19,0	16,3	8,9

steht. Dies hat zur Folge, dass die Innenstädte veröden, die Einnahmen aus den Gewerbesteuern sinken und der finanzielle Handlungsspielraum der Kommunen weiter zurückgeht.

Im Gegensatz zum Kern sind in den Umlandgemeinden die sozialen Probleme nicht so gravierend. Problematisch am Suburbanisierungsprozess des Umlands ist allerdings die mit der Neubautätigkeit verbundene Flächenneuinanspruchnahme sowie die Zersiedelung und Zerschneidung der Landschaft. Die niedrigeren Baulandpreise führen zu einer – verglichen mit dem Kern – geringeren Bebauungsdichte. Das lokale Infrastrukturangebot muss ebenfalls an die gestiegene Nachfrage angepasst werden, was wiederum öffentliche Investitionen erfordert. Erleichternd kommen den Umlandgemeinden dabei die gestiegenen Einkommensteuereinnahmen zu Gute.

4.2 Wohnen

Bundesweit ist in den letzten Jahrzehnten die Wohnfläche je Einwohner gestiegen. Waren es 1950 noch knapp 20 m² pro Person, so hat sich 50 Jahre später die Fläche fast verdoppelt (website BBR). Diese Entwicklung weist jedoch starke regionale Unterschiede auf. „Die Entwicklung der regionalen Wohnungsversorgung ist von den Chancen verschiedener Haushalte bestimmt, unter den jeweils in einer Region vorherrschenden Wohnungsmarktkonstellationen eine angemessene Wohnungsversorgung zu erreichen. Regionale Muster der Wohnungsversorgung sind damit ein Spiegelbild der Potentiale von Angebot und Nachfrage am jeweiligen regionalen Wohnungsmarkt. Hinter den regionalen Mustern der Wohnungsversorgung stehen aber auch strukturelle Zusammenhänge, namentlich die Unterschiede in der Wohnungsversorgung zwischen unterschiedlichen Haushaltstypen, zwischen Mietern und Eigentümern sowie die unterschiedliche Struktur des Wohnungsbestandes“ (BBR 2000: 145). So lässt sich feststellen, dass die durchschnittliche Wohnfläche je Bundesbürger 1998 bereits bei 38 m² lag, im nördlichen und westlichen Ruhrgebiet jedoch unterdurchschnittlich bei 33-35 m² (BBR 2000: 146). Eine genauere Betrachtung des KVR-Gebietes macht bereits 1992 die regionalen Unterschiede auf Stadtteilebene sichtbar. Erkennbar werden zwei regionale Trends:

- Die Wohnfläche pro Person in den Kerngebieten ist zum Teil erheblich kleiner als die im Umland und in den Nebenzentren.
- Die Wohnfläche pro Person in den südlichen Stadtteilen der großen Städte entlang der Ruhr ist zum Teil erheblich höher als die in den nördlichen Stadtteilen. Dies gilt vor allem für Dortmund und Essen.

Grund für die unterdurchschnittlichen Werte der Ruhrgebietsstädte im Vergleich zum Bundesgebiet ist zum einen der deutlich höhere Anteil von Geschosswohnungen, der im Ruhrgebiet in manchen Stadtteilen bei über 70 % liegt. Viele Wohnungen sind darüber hinaus älter als 30 Jahre. Die Wohnfläche in diesen Wohnungen ist oftmals sehr klein und drückt den Durchschnitt im Ruhrgebiet nach unten, da die meisten dieser Wohnungen im KVR-Gebiet in den Kerngebieten zu finden sind.

Zum anderen werden im Ruhrgebiet unterdurchschnittlich wenig neue, größere

Wohnungen gebaut. 1999 lag die relative Wohnbautätigkeit mit 146 neu errichteten Wohngebäuden je 100.000 Einwohner deutlich unter dem Durchschnitt von 270 Wohngebäuden je 100.000 Einwohner im übrigen Nordrhein-Westfalen (KVR 1999a: 158). Zudem werden Neubauwohnungen vor allem im Umland und weniger in den Kerngebieten des KVR gebaut.

Ein weiterer Grund für das unterdurchschnittliche Abschneiden des Ruhrgebietes im Vergleich zum Bundesdurchschnitt liegt in der niedrigen Eigentumsquote, die im Ruhrgebiet nur etwa halb so hoch ist, wie im übrigen Nordrhein-Westfalen (KVR 1999a: 158). Statistisch gesehen haben in den alten Bundesländern Mieterhaushalte etwa 10 m² weniger Wohnfläche pro Person als Eigentümerhaushalte (BBR 2000: 147). Mieterhaushalte haben in den alten Ländern durchschnittlich etwa 35,2 m² pro Person, Eigentümerhaushalte aber 45,5 m² pro Person. Dennoch steigt auch im KVR-Gebiet die Wohnfläche pro Person, wenn auch langsamer als im Bundesdurchschnitt.

Nach wie vor gibt es auch im Ruhrgebiet, wie in ganz Deutschland im Zuge der Suburbanisierung, den Trend zu Ein- und Zweifamilienhäusern. „Die Präferenzen einer großen Bevölkerungsmehrheit sind auf dieses Ziel ausgerichtet“ (BBR 2000: 177). So ist es nicht verwunderlich, dass gerade im Umland des KVR-Gebietes die Zunahme der Wohnfläche am größten ist.

Die Veränderung der Lebensstile ist Grund für die rapide Abnahme der Haushaltsgrößen im Ruhrgebiet. So ist z.B. nur noch jeder vierte Haushalt in Deutschland ein klassischer Familienhaushalt mit Vater, Mutter und Kindern (website Statistisches Bundesamt). Im KVR-Gebiet wohnen 1999 durchschnittlich 2,1 Personen in einem Haushalt (KVR 1999a: 158). Mittelfristig sind Haushaltsgrößen von unter zwei Personen zu erwarten. In Einpersonenhaushalten ist der Wohnflächenbedarf durchschnittlich größer, da jede Wohnung Bad, Küche oder auch Wohnzimmer hat und Synergieeffekte durch gemeinsame Nutzung, wie in Mehrpersonenhaushalten, wegfallen. Außerdem verlagert sich der Lebensmittelpunkt immer mehr vom öffentlichen Raum in die private Wohnung, da sich „die gesellschaftliche Bedeutung des öffentlichen Raumes [...] heute so abgeschwächt [hat]. Der öffentliche Raum wird kaum noch existenziell benötigt: [...] Aber alle anderen früher im öffentlichen Raum beheimateten Aktivitäten sind ausgewandert: In die größer und komfortabler gewordenen Wohnungen“ (Sieverts 1999: 35/eigene Anmerkung). Doch letzteres gilt nicht für die Wohnungen in den Kerngebieten des Ruhrgebietes. Es gibt immer noch eine hohe Anzahl von Wohnungen, gerade in den Kerngebieten, die immer noch nicht über ein eigenes Bad und WC oder über eine Heizung verfügen.

Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) kommt in seinen „Tendenzen zur Raumentwicklung“ in Bezug auf die Wohnflächenentwicklung zu folgender Einschätzung: „Bei der Entwicklung der zukünftigen *individuellen Wohnflächennachfrage* überwiegen eher die Faktoren, die ein weiteres Wachstum bremsen. Schon seit Beginn der 1980er Jahre zeigt sich in den alten Ländern ein solcher Sättigungstrend. Dieser wird sich in Zukunft fortsetzen, da zum einen der Zusatznutzen

eines zusätzlichen Quadratmeters Wohnfläche geringer wird, wenn der erreichte Stand der Wohnflächenversorgung steigt. Zum anderen verhalten sich die meisten der aus kontinuierlich wachsenden ökologischen Anforderungen herrührenden Steigerungen der Bau- und Betriebskosten proportional zur Wohnfläche, so dass real weiter steigende Ausgaben für das Wohnen mehr in höhere ökologische Wertigkeiten und weniger in zusätzliche Wohnfläche fließen wird" (BBR 2000: 177/Hervorhebung im Original).

Ob das BBR mit dieser Prognose Recht behalten wird, ist fraglich. Zumindest im Ruhrgebiet wird die Wohnfläche pro Person trotz des negativen Bevölkerungssaldos grundsätzlich weiter ansteigen, da ihre Entwicklung hinter dem Bundestrend zurückliegt. Die Sättigung ist hier, vor allem in den Kerngebieten, noch nicht erreicht und es ist zu vermuten, dass es noch einen Nachholbedarf an Wohnfläche geben wird. Gerade dann, wenn vor allem in den Kerngebieten der Wohnkomfort (Bad, Heizung, Wohnungsgröße z.B. durch Zusammenlegung) nicht steigt, z.B. durch Sanierungen, wird die Bevölkerung weiter in größere und komfortablere Wohnungen im Umland und in Vororte ausweichen. Will man das Ungleichgewicht zwischen Wohnfläche pro Person in den Kerngebieten und dem Umland nicht weiter vergrößern, dann muss neben einer eventuellen Wohnungsvergrößerung gleichzeitig insbesondere der Wohnkomfort verbessert werden, damit die Bevölkerung nicht weiter ins Umland abwandert.

4.3 Arbeit

Prognosen über die künftige räumliche Struktur des Ruhrgebietes bedürfen einer Analyse des momentanen Flächenanspruchs des Menschen an den Raum und vor allem welche Dynamik diesem Anspruch innewohnt. Hierbei ist nicht nur eine Prognose über zukünftig benötigte Wohnflächen angebracht, sondern auch ein Blick auf die Orte der Arbeit zu richten. Bedingt durch den Strukturwandel im Ruhrgebiet haben sich die Formen der Arbeit in diesem Raum und mit ihnen die Flächenansprüche an den Raum verändert. Es soll deshalb hier versucht werden, den Flächenanspruch der Arbeit im Ruhrgebiet zu prognostizieren.

Die übergeordnete Planung auf Regional- oder Landesebene ist verpflichtet, Flächen für den langfristigen Bedarf von Siedlung und Gewerbe/Industrie auszuweisen. Hierzu benötigt sie Indikatoren und Methoden, um Prognosen zu erstellen, die eine Begründung der Planungen erlauben. „Im Rahmen ihrer Genehmigungsaufgabe hat für die Landesplanungsbehörde die regionale Gleichberechtigung und damit auch die Chancengleichheit bei der Dimensionierung von Entwicklungsspielräumen einen hohen Stellenwert" (ILS 2000: 26). Die Festsetzung von Entwicklungsräumen für Siedlung und Verkehr beeinflusst maßgeblich die Struktur und das Erscheinungsbild der Landschaft. Insbesondere die Wahrung von Freiräumen steht hiermit in direktem Zusammenhang. Diese Interessen sind mit den Entwicklungsansprüchen von Gewerbe und Industrie zu vereinen.

Seit Anfang 1980 gibt es seitens der Fakultät Raumplanung der Universität Dort-

mund und des Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) Bemühungen, für diese Prognose geeignete Methoden zu entwickeln. Die 1979 an der Fakultät Raumplanung in Dortmund entwickelte „GIF-PRO“-Methode (Gewerbe- und Industrieflächenprognosemodell) wurde in Zusammenarbeit mit dem ILS weiterentwickelt und ist Grundlage derartiger Erhebungen des Landes NRW beispielsweise bei der Erstellung der Gebietsentwicklungspläne. Sie wird ständig weiterentwickelt und aktualisiert, zuletzt 1995. Es werden Flächenkennziffern anhand der Zahlen der gewerbeflächenbeanspruchenden Beschäftigten ermittelt. Diese Kennziffer gibt an, wie viel Flächenbedarf jeder Beschäftigte hat.

Für den Verdichtungsraum Rhein-Ruhr wurde 1985 eine Flächenkennziffer von durchschnittlich 163 m²/Beschäftigten ermittelt (vgl. Tab. 3). In der Regel sollte für die Ermittlung des Gewerbe- und Industrieflächenbedarfs aber von einer Flächenkennziffer von 225 m²/Beschäftigten ausgegangen werden (Wuschansky 1985: 29).

Mitte der 1990er Jahre wurde die Methodik der Flächenkennziffern erweitert. Es

Tab. 3: Bestandserhebung der Flächenkennziffern 1985

Quelle: Wuschansky 1985: 28

Gebiet	Flächenbedarf je Beschäftigtem (in m ²)
Regierungsbezirk Düsseldorf	170-330
Regierungsbezirk Arnsberg	222
Regierungsbezirk Detmold	400
Stadt Dortmund	188
Stadt Bottrop	286
Stadt Bergisch-Gladbach	100
Stadt Hamburg	222
Stadt Stuttgart	200
Regierungsbezirk Stuttgart	100-166

wird nun genauer differenziert, um den „regionalen Besonderheiten des ländlichen Raums und der Verdichtungsgebiete gerecht zu werden“ (Bezirksregierung Detmold 1996: 5). Dabei wurde vor allem festgestellt, dass in den verdichteten Agglomerationsräumen kleinere Kennziffern ermittelt werden als in ländlichen Räumen. Dies ist zurückzuführen auf die höheren Bodenpreise im Verdich-

tungsbereich und die generell einfachere Verfügbarkeit großer Flächen im Umland. Das führt dazu, dass tendenziell sich im Umland mehr flächen- als personalintensive Betriebe niederlassen. In Verdichtungsräumen wird sparsamer mit dem Boden umgegangen. Dieser Trend schlägt sich dann in den Flächenkennziffern nieder. Wuschansky zählt besondere Bestimmungsfaktoren des Flächenbedarfs je Beschäftigten auf:

- die sektorale Struktur
- die räumliche Lage der Arbeitsplätze
- technische oder organisatorische Änderungen im Bereich der Produktion, die zu zeitbezogenen Änderungen der spezifischen Flächenbedarfswerte führen (Wuschansky 1985: 28)

Im Jahresbericht des ILS 1999 wurden aktuelle Ergebnisse und Fakten der Flächenbedarfsermittlung dargestellt: Diese Daten bestätigen die These, „wonach die Flächenkennziffern in den verdichteten Gebieten deutlich niedriger liegen als in den

ländlichen Räumen" (ILS 2000: 27). Wuschansky wies bereits 1985 darauf hin, dass ein steigender Flächenbedarf je Beschäftigten möglich ist. Er geht davon aus, dass zwar aufgrund steigender Arbeitsproduktivität der Flächenbedarf pro Beschäftigten steigt, dass aber durch die zunehmende Rationalisierung der Produktion der Flächenbedarf pro Produktionsergebnis sinken wird. Der Anstieg des Flächenbedarfs sei also nicht zwangsläufig.

Vergleicht man die vorliegenden Daten, so zeigt sich für die Kennziffer für NRW jedoch eine starke Zunahme der Flächenkennziffern. Wurde 1985 noch eine durchschnittliche Kennziffer von 225 m²/Beschäftigten angegeben, so stieg dieser Wert im Jahr 1999 auf 319 m²/Beschäftigten (vgl. Tab. 4). Diese Angaben sind natürlich nicht direkt vergleichbar, da 1985 die Rhein-Ruhr-Schiene als Untersuchungsraum definiert wurde, während das ILS für ganz NRW Kennziffern ermittelt. Dennoch zeigt sich eine gesteigerte Flächeninanspruchnahme für den Gewerbebereich. Viel markanter als der durchschnittliche Trend stellt sich hingegen der Unterschied zwischen ländlichen und verdichteten Räumen dar.

In der Diskussion um Flächenkennziffern wird der unterstellte kausale Zusammenhang von Beschäftigtenzahlen und Flächenanspruch kritisiert. Bei der Gewerbe- und Industrieflächenbedarfsrechnung wird unterschieden zwischen Neuansiedlungs-, Verlagerungs-, und Erweiterungsbedarf. Die Neuansiedlungen machen dabei nur einen Anteil von 20 % aus. Selbst ohne Beschäftigtenzahlenveränderung kann ein neuer Flächenbedarf durch Ersatzmaßnahmen entstehen. Die Mobilität spielt ebenso eine entscheidende Rolle hinsichtlich des Flächenbedarfs. Zwischen großflächigen Gewerbeansiedlungen, gut erreichbar auf der grünen Wiese gelegen und kompakten Gewerbebetrieben in den innerstädtischen Stadtvierteln entscheiden auch die Kosten der Mobilität und des Transports. Zudem sind die Kennziffern immer auch politisch bestimmt, da sie zumeist ökonomisch geprägte normative Festsetzungen beinhalten und fordern. Aus den Flächenkennziffern Prognosen über die weitere Entwicklung des Flächenbedarfs abzuleiten, ist problematisch. Insbesondere das Ruhrgebiet weist eine sehr spezifische Gewerbe- und Industriestruktur, gekennzeichnet durch großflächige Schwerindustriestandorte, auf. Hier mit vagen Kennziffern Aussagen für die Zukunft zu begründen, wird den tatsächlichen Verhältnissen nicht gerecht. Die empirische Basis für derartige Prognosen ist bis dato unzureichend. Zudem ist die Ausweisung von Gewerbeflächen nicht vom politischen Handeln der Kommunen zu trennen.

Abschließend ist festzustellen, dass generell ein Trend zu einer gemäßigten Stei-

Tab. 4: Flächenkennziffern in NRW 1999

Quelle: ILS 2000: 27

Zone des LEP NRW und KVR-Gebiet	Flächenkennziffer (Gewerbliche Bruttobaufläche je Arbeitsplatz in m ²)
Ballungkerne	190
Ballungsrandzonen	256
Solitäre Verdichtungsgebiete	306
Ländliche Zonen	451
KVR-Gebiet	220
NRW	319

gerung der Flächeninanspruchnahme von Neuansiedlungen des Gewerbes zu verzeichnen ist. Wie sich das auf die Raumstruktur auswirkt, hängt auch von ökonomischen Rahmenbedingungen ab, ob beispielsweise viele neue Betriebe gegründet werden. Besonders bedeutsam ist dabei die festgestellte unterschiedliche Flächeninanspruchnahme des Gewerbes je nach Verdichtungsgrad.

Speziell für den tertiären Sektor lassen sich hinsichtlich der Quantifizierung zukünftig benötigter Flächen relativ genaue Prognosen aufstellen. Der tertiäre Sektor konnte den Arbeitsplatzverlust im Montanbereich und anderen traditionellen Industrien deutlich abmildern, jedoch nicht ausgleichen. Zwischen 1987 und 1997 vollzog sich bei den Beschäftigtenzahlen im Ruhrgebiet eine positive Entwicklung, wobei eine Verschiebung des Wachstums in die Umlandkreise der Oberzentren zu beobachten war. „In den einzelnen Phasen des ökonomischen Ab- und Aufschwungs konnte sich keine Stadt im Ruhrgebiet gegenüber den anderen entscheidend ‚absetzen‘. Auch das in vielen anderen Bereichen feststellbare Süd-Nord-Gefälle zwischen der Hellwegzone und der Emscherzone wurde in der Beschäftigtenentwicklung nicht deutlich“ (KVR 1999b: 3).

Der Dienstleistungssektor im Ruhrgebiet hat sich im Vergleich zu anderen Regionen überproportional stark entwickelt, 60 % der Beschäftigten waren 1997 im Dienstleistungsbereich tätig. Hierfür ist aber auch in erheblichem Maße der starke Rückgang bei den Industriebeschäftigten verantwortlich. Die Wachstumsmotoren des tertiären Sektors sind Gesundheit und Pflege, Beratung, EDV und Call-Center. Abgesehen von regionalen Energieversorgern wie RWE, RAG und VEW gibt es keine ruhrgebietstypischen Wirtschaftskluster. Die Voraussetzungen für die Entwicklung von modernen Technologien (Softwareentwicklung, Telekommunikation) und Dienstleistungen sind nach einer Analyse vom Münchner Institut der Bulwien & Partner GmbH im Auftrag des KVR positiv. Maßgeblich ist hier vor allem die absolute Größenordnung, die das Ruhrgebiet bei allen wirtschaftlichen Kennziffern erreicht. Als „größte Agglomeration bedeutender deutscher Großunternehmen mit Head-Quarter-Funktionen [sic] bestimmt das Ruhrgebiet die deutsche Wirtschaftskraft in erheblichem Umfang und birgt entsprechend große Potentiale“ (KVR 1999b: 7).

Die Zahl der Bürobeschäftigten kann, da sie von keiner amtlichen Statistik erhoben wird, nur geschätzt werden. Ermittelt wurden für 1997 rund 734.000 Bürobeschäftigte im Ruhrgebiet. Sie entfallen zu etwa zwei Dritteln auf die Städte und zu etwa einem Drittel auf die Kreise. Die wichtigsten Einzelstandorte sind in der Rangfolge Essen, Dortmund, Duisburg und Bochum. Somit ist das Ruhrgebiet das deutsche Wirtschaftszentrum mit den meisten Bürobeschäftigten (in absoluten Zahlen). Im Verhältnis zu den Einwohnerzahlen ist dieser Wert allerdings gering. Nur durchschnittlich 37,2 % der Einwohner arbeiten im Büro, während in München, Frankfurt und Düsseldorf rund die Hälfte aller Beschäftigten im Büro tätig sind. Es gibt aber eine positive Entwicklung zu verzeichnen, z.B. stieg in Essen seit 1987 die Zahl der Bürobeschäftigten um fast 10 %. Hier zeigt sich ein wichtiger Indikator für die positive Entwicklung des Essener Büroimmobilienmarktes. In den anderen Städten wie Duisburg

und Dortmund ist der Trend negativ.

Der Büroflächenbestand beträgt ca. 15 Mio. m² Bruttogeschossfläche (BGF), davon 2,8 Mio. m² in Essen und 2,4 Mio. m² in Dortmund (vgl. Abb. 14). Das ist im Vergleich zu anderen Wirtschaftszentren relativ gering. Insbesondere die Um-

nutzung von stillgelegten Zechen- und Produktionsgeländen zu Bürostandorten, spielt im Ruhrgebiet, neben den herkömmlichen Standorten in den Innenstädten, den modernen Gewerbestandorten an den Ausfallstraßen sowie den Ansiedlungen bzw. Umsiedlungen durch Spin-offs im Umfeld der Universitäten, eine wichtige Rolle (KVR 1999b: 24).

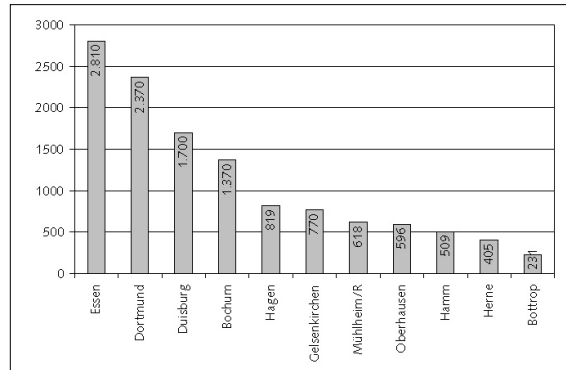
Anders als in anderen wichtigen deutschen Wirtschaftszentren übersteigt das Mietniveau bei Neuvermietungen von Büroflächen im Ruhrgebiet auch in den Kernstädten Essen und Dortmund nur in sehr wenigen Einzelfällen den Wert von 25 DM/m². Durchschnittsmieten für neue Innenstadtbüros liegen bei 20 DM/m² und darunter (vgl. Abb. 15 und 16). Das Niveau lag zu Beginn der 1990er Jahre deutlich höher (KVR 1999b: 28). „Für alle Städte im Ruhrgebiet ist kennzeichnend, dass die Spannbreite der Mieten zwischen zentralen und peripheren Lagen weniger stark ausgeprägt ist als in anderen deutschen Wirtschaftsregionen. Hierfür ist in erster Linie die polyzentrale Struktur des Ruhrgebietes verantwortlich“ (KVR 1999b: 28).

Die Neubautätigkeit im Bereich von Büro- und Verwaltungsgebäuden lag im Ruhrgebiet in den Jahren 1990-1997 absolut gemessen unter dem Niveau der Städte Berlin, Hamburg und Frankfurt (vgl. Abb. 17). Dabei ist Berlin Spitzenreiter im regionalen Vergleich, wo rund 2,4 Mio. m² Nutzfläche fertiggestellt wurden, wohingegen im Ruhrgebiet nur rund 1,4 Mio. m² Nutzfläche zwischen 1990 und 1997 entstanden sind (KVR 1999b: 32). Innerhalb des Ruhrgebietes konnten Essen und Dortmund mehr als ein Drittel der Neubautätigkeit auf sich vereinen. Mit Abstand folgen Bochum und Duisburg mit gut einem Siebentel der Neubautätigkeit. Es zeigt sich tendenziell eine starke Konzentration der Bautätigkeit auf die vier Kernstädte. In den anderen Städten entstanden vorwiegend Flächen von bis zu 300 m², also eher von lokaler Bedeutung. Hier steht auch stärker die Eigennutzung, denn die Vermietung im Vordergrund. Aus der Baugenehmigungsstatistik ist abzuleiten, dass in den nächsten Jahren mit einem weiteren Anstieg der Bürobautätigkeit zu rechnen ist (KVR 1999b: 34).

Derzeit liegt der Büroflächenbedarf im Ruhrgebiet bei durchschnittlich 20 m² BGF/

Abb. 14: Büroflächenbestand in den Städten des Ruhrgebietes 1998 (in Tsd. m² BGF)

Quelle: KVR 1999b: 24



Beschäftigten. Dabei liegt das Ruhrgebiet unter dem Niveau anderer Großstädte wie München oder Frankfurt/M. mit 23 bzw. 25 m²/Beschäftigten. Für das Ruhrgebiet wird für das Jahr 2010 mit einem Anstieg des Büroflächenbedarfs pro Mitarbeiter um ein bis zwei m² gerechnet. Durch den wachsenden Flächenbedarf ist für die nächsten zehn Jahre – und das bei gleicher absoluter Beschäftigtenzahl – ein Anstieg um ca. 662.000 m² BGF prognostiziert worden. Hinzu kommt der Tertiärisierungsdruck, mit dem in Deutschland zu rechnen ist. Die Automatisierung wirtschaftlicher Produkti-

Abb. 15: Durchschnittliche Mieten für Büros in Citylage im Ruhrgebiet und deutschen Großstädten 1998 (Neuvermietungen in DM/m² Kaltmiete)

Quelle: KVR 1999b: 28

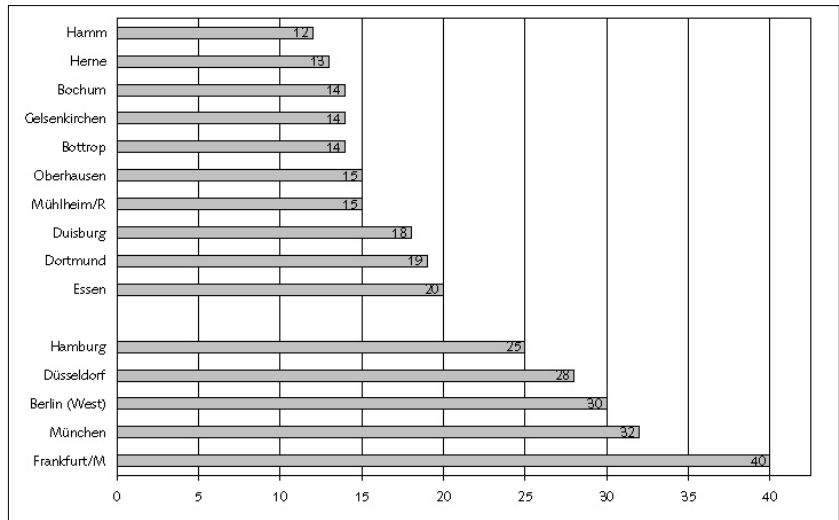
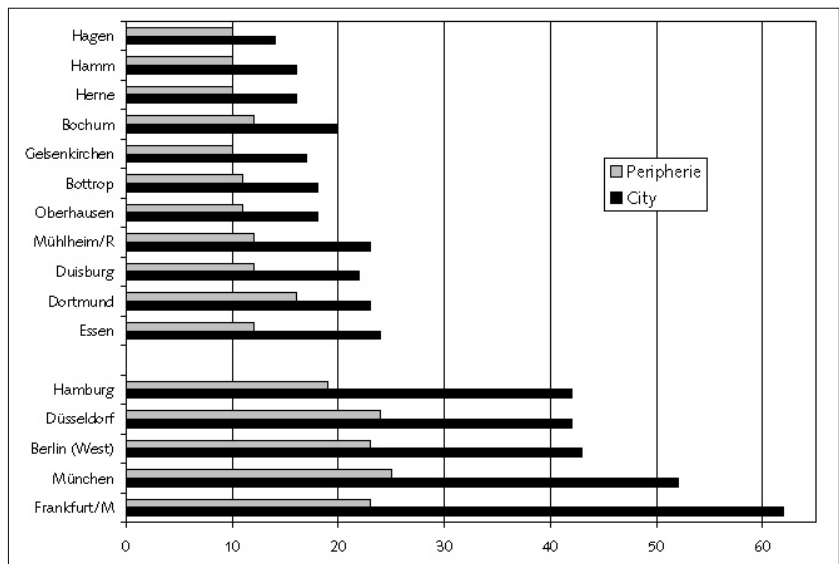


Abb. 16: Spitzenmieten für Büros in zentralen und peripheren Lage im Ruhrgebiet und deutschen Großstädten 1998 (Neuvermietungen in DM/m² Kaltmiete)

Quelle: KVR 1999b: 29



onsprozesse und steigende industrielle Konkurrenz aus dem Ausland lassen Arbeitsplätze im sekundären Sektor weiterhin wegbrechen. Resultierend daraus wird die Bürobeschäftigung weiter zunehmen. Im Ruhrgebiet ist vor allem mit einem Bürobeschäftigtenzuwachs in produktions- und konsumorientierten Dienstleistungen zu rechnen. Für die kommenden Jahre kann zusätzlich zum allgemeinen Anstieg der Bürobeschäftigtenquote in Deutschland eine kontinuierliche Angleichung an die Werte in anderen deutschen Wirtschaftsregionen erwartet werden. Das kann aber den deutlichen Abbau der Bürobeschäftigten im verarbeitenden Gewerbe sowie der Beamten mit Bürotätigkeiten nicht ausgleichen.

Bis 2010 wird davon ausgegangen, dass in den Hauptzentren Essen und Dortmund die Beratungsunternehmen stark zunehmen. Finanzierungsberufe werden durch weitere Rationalisierungs- und Automatisierungstendenzen im Geschäftsbereich tendenziell abnehmen. In Essen hingegen ist mit Zunahme der Investment-services sowie teilweisen Bedarfssteigerungen durch bereits ansässige bzw. neue mittelständische Unternehmen zu rechnen. Essen und Dortmund werden aufgrund zentraler Funktionen hohe Zuwächse innerhalb leitender Verwaltungsberufe verzeichnen können und es wird eine Zunahme von Verwaltungsberufen in technisch orientierten Firmen geben (KVR 1999b: 77-78).

Bis dahin werden aufgrund des Ersatzbedarfes – ca. 5 % des aktuellen Bürobestandes wird ganz aus dem Markt herausfallen (Neubau und Totalsanierung) – rund 749.000 m² BGF Bürofläche erforderlich sein. In den Städten liegt der Ersatzbedarf mit 612.000 m² BGF etwa sechsmal höher als in den Landkreisen mit 137.000 m² BGF (KVR 1999b: 84).

Auf der Basis der drei Faktoren: zunehmender Flächenverbrauch je Beschäftig-

Abb. 17: Bürobautätigkeit (Neubau) in den Städten und Kreisen des Ruhrgebietes 1990-1997 (Nutzfläche in Tsd. m²)

Quelle: KVR 1999b: 34

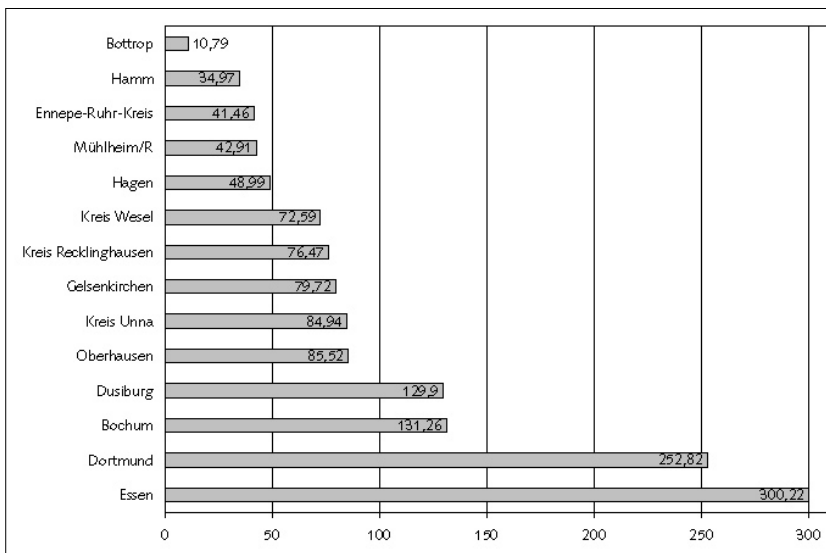
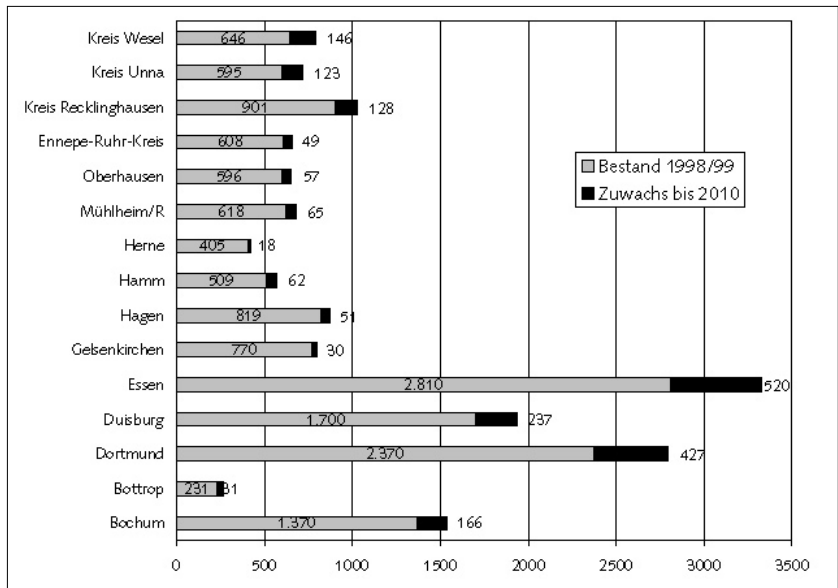


Abb. 18: Büroflächenbedarfsprognose für das Ruhrgebiet 2010 (in Tsd. m² BGF)

Quelle: KVR 1999b: 87



ten, Entwicklung der Bürobeschäftigten und Ersatzbedarf, ergibt sich ein durchschnittlicher Büroflächenbedarf im Ruhrgebiet von ca. 177.000 m² BGF im Jahr (vgl. Abb. 18). Insgesamt summiert sich der Büroflächenbedarf im Ruhrgebiet auf 2,1 Mio. m² Bruttogeschossfläche bis 2010. Knapp 80 % der neuen Büroflächen werden in den Kernstädten erforderlich sein (KVR 1999b: 86). Hierbei ist erneut die zentrale Stellung von Essen und Dortmund erkennbar.

4.4 Versorgung

Neben den Lebensbereichen Wohnen und Arbeit, stellt auch der Bereich der Versorgung Flächenansprüche an den Raum. Versorgung könnte zwar auch unter dem Aspekt Arbeit betrachtet werden, die Bedeutung, die der Versorgung der Menschen innewohnt, würde dem Thema allerdings nicht gerecht. Die Entwicklung der Einkaufszentren auf der sogenannten grünen Wiese, große Shopping Malls in den Innenstädten und das Sterben kleiner, in den Stadtquartieren vorzufindenden Einzelhandelsgeschäfte, sind ein deutlicher Hinweis auf eine dynamische Entwicklung im Bereich der Versorgung, aus dem ein veränderter Flächenanspruch an den Raum entsteht. Die Ausführungen beziehen sich auf die Flächenansprüche, die Versorgungseinrichtungen, speziell Einzelhandelsflächen, hatten, haben und haben werden.

Der Einzelhandel im Ruhrgebiet hat bestechende Standortvorteile, denn „rund 15 Millionen Menschen sind von den meisten Standorten in rund einer Stunde zu erreichen - und deren Kaufkraft sowie die mittlerweile gut ausgebaute Infrastruktur im Mittelpunkt Europas, sind Garanten für eine stetige Aufwärtsentwicklung. [...] Auch hinsichtlich der sogenannten weichen Standortfaktoren (u.a. Umwelt, Freizeit) hat NRW spürbar aufgeholt“ (LEG 2001: 15), so werben Immobilienmakler in Sachen

Gewerbeimmobilien für das Ruhrgebiet. „Auf dem Markt für Einzelhandelsimmobilien vollzieht sich ein eindrucksvoller Wandel. Obwohl die Umsätze seit Jahren stagnieren oder gar zurückgehen, wachsen immer neue und größere Verkaufsflächen heran“ (FAZ 16.11.2001), konstatiert das Institut für Gewerbezentren, Starnberg. Es weist weiter darauf hin, dass Deutschland „der größte und kaufkräftigste Einzelhandelsmarkt in Europa“ (FAZ 16.11.2001) sei.

Wie sieht das im Ruhrgebiet aus? Auf der Mapic, der international größten Spezialmesse für Einzelhandelsimmobilien und Distributionsmethoden, wurde 2001 in Cannes folgendes festgestellt: „Dabei zeigt sich in nahezu allen Ländern, dass der Einzelhandel in die City zurückstrebt und nicht mehr in die Einkaufszentren auf der grünen Wiese oder an die Stadtränder“ (FAZ 16.11.2001). Urban Entertainment Center (UEC) wie das Ufo/3do in Dortmund oder die MultiCasa in Duisburg sind die Aushängeschilder dieser Entwicklung. „Landauf, landab sollten sie in bester Innenstadtlage, vor allem auf brachliegenden Bahn- und Postgrundstücken entstehen“ (FAZ 16.11.2001). „Sollten“ ist hier das Stichwort. Trotz großer oder vielleicht aufgrund übersteigerter Bemühungen, ist bisher keines dieser Projekte realisiert worden. Investoren scheuen die Risiken, die UEC aufgrund des sich rapide wandelnden Publikumsgeschmacks darstellen, und specken ab. Ein Grund ist auch das Überangebot an Einzelhandelsflächen im Ruhrgebiet. „So verfügen die Städte Duisburg, Essen, Mülheim und Oberhausen, die fast nahtlos ineinander übergehen, über eine Vielzahl von Einkaufszentren und innerstädtischen Flächen mit dem Flaggschiff, dem CentrO in Oberhausen, mit einer Verkaufsfläche von 70.000 Quadratmetern“ (FAZ 16.11.2001).

Nach dem Einzelhandelsstrukturatlas Ruhrgebiet 2001 gibt es im Ruhrgebiet 2.452 großflächige Einzelhandelsbetriebe (das sind die Betriebe mit mehr als 650 m² Verkaufsfläche) mit einer Gesamtverkaufsfläche von 5.778.195 m². Das sind bei 6.124.663 Einwohnern in den Bezirken der Industrie- und Handelskammer Duisburg, Essen, Münster, Bochum, Hagen und Dortmund 0,947 m² Verkaufsfläche im großflächigen Einzelhandel pro Einwohner. Den größten Anteil an diesen Werten haben die Fachmärkte mit 966 Betrieben und 3.147.922 m² Fläche, die Supermärkte mit 491 Betrieben und 469.022 m² Verkaufsfläche sowie die SB-Warenhäuser mit 154 Betrieben und 617.495 m² Fläche. Die übrige Fläche splittet sich in Fachgeschäfte, Kaufhäuser, Warenhäuser und Discountmärkte auf. Zudem gibt es Leerstände in 115 Betrieben, die zusammen auf eine Fläche von 299.407 m² kommen. In allen IHK-Bezirken, mit Ausnahme von Bochum, ist es seit 1987 zu einer sukzessiven Erhöhung sowohl der absoluten Anzahl der großflächigen Einzelhandelsbetriebe als auch der absoluten Verkaufsfläche gekommen (IHK Bochum et al. 2001).

Für den IHK-Bezirk Duisburg soll nun dargestellt werden, wo sich die großflächigen Einzelhandelsbetriebe befinden und wie viel Fläche sie in den verschiedenen Lagen durchschnittlich benötigen. Der Bezirk weist in den meisten untersuchten Bereichen durchschnittliche Werte auf. Die Kategorien sind Citylage, die Lokalisation in Nebenzentren sowie die Lage in der Peripherie. Der Bezirk Duisburg besteht aus der

kreisfreien Stadt Duisburg, dem Kreis Wesel und dem Kreis Kleve. Die Einwohnerzahl betrug im Jahr 2001 1.289.189 und war damit im Vergleich zu 1997 leicht rückläufig. Es gab 520 Einzelhandelsbetriebe mit insgesamt 1.116.598 m² Verkaufsfläche. Den größten Anteil hatten die Fachmärkte mit 220 Betrieben und 620.034 m² Fläche. Von diesen 220 Betrieben waren 16 in Citylage, 8 in Nebenzentren und 196 in peripherer Lage.

Auffallend ist vor allem der Unterschied in der durchschnittlichen Betriebsgröße in den verschiedenen Lokalisationskategorien. Lediglich bei Super- und Discountmärkten finden sich in den verschiedenen Lagekategorien etwa gleiche Flächenansprüche. Betrachtet man dies auf die 520 Gesamtbetriebe, so werden in der peripheren Lage etwa 400 m² mehr Fläche pro Betrieb benötigt als in den Innenstädten. Bei einem Flächenanspruch von ca. 2.000 m² pro Betrieb in der Innenstadt, bedeutet dies im Flächenverbrauch etwa 20 % größere Betriebe in der Peripherie mit rund 2.400 m² pro Betrieb (IHK Bochum et al. 2001).

Die Versorgungsstruktur im Ruhrgebiet ist von Einzelhandelsstandorten in den Randbereichen der Ballungskerne dominiert. Die Ausrichtung auf den Individualverkehr ist deutlich, das dichte Straßennetz begünstigt diese Entwicklung zudem. Ein Trend zur Rückkehr in die Innenstädte ist nicht erkennbar. Dies hat auch die Enquete-Kommission „Zukunft der Erwerbsarbeit“ des nordrhein-westfälischen Landtags festgestellt. Sie sieht „die Gewinner der Entwicklungen im Handel [...] nicht in der Innenstadt, sondern an Randlagen oder auf der grünen Wiese. Nahezu der gesamte Verkaufsflächenzuwachs im Einzelhandel erfolgte in Handelsvertriebsformen an dezentralen Standorten sowie in Gewerbe- und Industriegebieten. Kleinere Geschäfte im Wohnbereich und städtischen Nebenzentren haben erheblich an Bedeutung verloren“ (Beyer et al. 2000: 32). Geht man also von einer weiter wachsenden absoluten Anzahl der großflächigen Einzelhandelsbetriebe aus, wie es in den letzten 15 Jahren zu beobachten ist und betrachtet man zudem, dass sich der größte Anteil dieser Betriebe in der Peripherie ansiedelt – womit aufgrund eines immer noch steigenden Motorisierungsgrad der Bevölkerung zu rechnen ist –, so sind auch in Zukunft erhöhte Flächenansprüche im Bereich Versorgung zu erwarten. Die Menschen sind in zunehmendem Maße in der Lage und auch bereit, größere Distanzen zu ihrer Versorgung zurückzulegen, um an verkehrsgünstig gelegenen Standorten ein möglichst breit gefächertes und preiswertes Angebot an Waren vorzufinden. Auswirkungen sind einerseits ein sukzessiver Abbau der Versorgungsstrukturen vor allem in Citylage, mit Auswirkungen auf nicht mobile Bevölkerungsschichten und andererseits ein zusätzlicher Druck auf die Verkehrsinfrastruktur, vor allem auf das Straßennetz.

4.5 Hochschulen

Jahrzehntelang standen sich die geistige Arbeit und das eigentliche Handwerk im Revier, der Bergbau, konträr gegenüber. Das Ruhrgebiet wurde als Arbeiterregion definiert – Studieren bringt nur unnötig aufrührerisches Gedankengut ans Tageslicht, so die traditionell dominierende Sichtweise. Dem Ende der Kohle folgt jedoch

der Prozess des Umdenkens in den 1960er Jahren. Parallel zur „sozialen Öffnung“ des Bildungsangebotes für die Arbeiterklasse fand auch eine Differenzierung des Bildungsangebots statt. Die Auswahl an Schulträgern ist heute vielgestaltig – öffentliche, private, konfessionell gebundene oder freie Schulen, bilden zusammen mit den Wirtschaftsakademien, Berufskollegs und nicht zuletzt den Hochschulen des Landes ein dichtes Netz vielfältiger Ausbildungsmöglichkeiten.

Das Ruhrgebiet präsentiert sich als Europas dichteste Hochschullandschaft. Sechs Universitäten und sieben Fachhochschulen prägen den Raum mit – fast alle entstammen sie den letzten vierzig Jahren. Eine Ausnahme bildet die renommierte Kunsthochschule Folkwang in Essen (1927). Doch erst die Eröffnung der Ruhr-Universität in Bochum 1965 führte die Region „heraus aus dem Dasein als Wissenschaftswüste“ (KVR 2001b). 1968 ergänzte eine weitere Campus-Universität am Stadtrand in Dortmund das Programm, die integrierten Gesamthochschulen in Essen und Duisburg folgten 1972. Zwei Jahre später wurde Deutschlands erste und bisher einzige Fernuniversität in Hagen gegründet. Sie und die Privathochschule in Witten/Herdecke (1983) sind universitäre Besonderheiten in Deutschland (KVR 2001b).

Die Hochschulen des Ruhrgebiets haben es verstanden, sich in nur kurzer Zeit im Netz deutscher Universitäten zu etablieren. Darüber hinaus sind sie zu einer festen Größe avanciert – eingebunden in internationale Forschungsprojekte und Partnerschaften. Die Lehranstalten erfüllen damit weit mehr als nur ihren bildungspolitischen Auftrag – sie sind zu einem Wirtschaftsfaktor geworden und haben „große gesellschaftspolitische Bedeutung für die Umstrukturierung der alten Industrielandschaft [...]. [Sie sind der] Motor der Entwicklung einer Region und Zentrum der gesellschaftlichen und technologischen Innovation“ (Kunzmann 1987: 533/eigene Anmerkungen).

Kritisch betrachtet sind sie zwar die „Motoren der Entwicklung“ im Ruhrgebiet, aber weder zentral gelegen noch in Innenstadtnähe. Der stadtferne Standort der Universität Dortmund wurde rasch als Planungsfehler ausgemacht, da ihre Lage isoliert ist und Synergieeffekte für die Stadt ausbleiben. Den Innovationsschub der Bildungsstätten als Arbeitgeber und Ausbildungsdomizil stets kalkulierend, spricht man heute jedoch vereinzelt sogar von einer Glückssituation für die Ansiedelung des Technologieparks, da die räumliche Nähe zur Universität die Zusammenarbeit von Wirtschaft und Hochschule vereinfacht.

Innerstädtische Industriebrachen standen zur Entstehungszeit nicht zur Diskussion. Letztere gilt es jedoch aufzugreifen, denn damals wie heute leidet das gesellschaftliche Leben unter der Distanz. „Die für die personelle Integration so wichtigen spontanen Kontakte finden nicht statt“ (Kunzmann 1987: 534). Lebendige Innenstädte, florierende Gastronomie, Einzelhandel und ein Kulturangebot, das nur halb so groß wäre, wenn die Studenten fernblieben, sind Synergien, welche die Universitätsstädte im Ruhrgebiet vermissen lassen. Der regionale Ansatz des Konzeptes „Universitäten im Ruhrgebiet“, welcher die Förderung einkommensschwacher Schichten beinhaltet, erliegt einem überdimensionierten Pendleraufkommen.

Tab. 5: Wohnorte der Studierenden der Universität Dortmund
Quelle: Thomsen, Wilbrand 1999: 24

Quellbereich	Anzahl der pendelnden Studierenden	
	absolut	relativ (in %)
Dortmund	13.061	52,9
Nahbereich (20 km-Radius)	6.335	25,6
Übriges Ruhrgebiet	1.637	6,6
Niederrhein	601	2,4
Münsterland	646	2,6
Sauerland/Bergisches Land	1.492	6,1
Köln	748	3,0
Waltrop/Lüdinghausen/Lünen	201	0,8
Gesamt	24.721	100,0

Demnach wohnen 31 % der Studenten in Dortmund bei den Eltern (Bundesvergleich: 22 %), ca. 47 % der Studenten pendeln – gefördert durch eine gute verkehrliche Infrastruktur (vgl. Tab. 5) – zu einem Wohnort außerhalb Dortmunds.

Die Universitäten sind ein wichtiger gesellschaftlicher und innovativer Motor für das Ruhrgebiet. Durch ihre ungünstige Lage am Rande der Städte erzeugen sie aber auch

mehr Verkehr und verhindern ein reges studentisches Universitätsleben. Das hier konstatierte Stadtrandphänomen samt seiner ungewünschten Begleiterscheinungen findet sich ruhrgebietsweit und lässt lediglich den Schluss zu – die Städte schöpfen mit ihren Standortentscheidungen den Rahmen ihrer Möglichkeiten nur ungenügend aus.

4.6 Freizeit und Erholung

Die Bedeutung der Freizeit nimmt im Leben der Menschen einen zunehmend höheren Stellenwert ein. Freizeit wird als die „freie, selbstbestimmte, verhaltensbeliebige, ungebundene oder verpflichtungsfreie Zeit“ (Simonis, Reise 2000: 7) definiert, so entwickelte sich vor allem während der Industrialisierung ein Trend zur räumlichen, inhaltlichen und geistigen Trennung zwischen Arbeits- und Freizeitraum. Die täglichen Arbeitszeiten sowie die Anzahl der Arbeitstage stiegen extrem an (vgl. Tab. 6). Seit Beginn des 20. Jahrhunderts kam der Freizeit, im oben definierten Sinne, durch Arbeitszeitverkürzungen wieder eine erhöhte Bedeutung zu (Simonis, Reise 2000: 8-9).

Jedoch ist Freizeit ein nicht ausschließlich quantitativ zu beleuchtender Teil der menschlichen Lebensspanne, gibt es doch ebenso eine Entwicklung in der qualitativen Ausprägung menschlicher Freizeit. War es in früheren Zeiten die Erholung, die im Vordergrund der Gestaltung der freien Zeit stand, so ist es heute vor allem der Wunsch nach Erlebnis- und Abenteuerfreizeit. Hinzu kommt ein ausgeprägtes individuelles Freizeitverhalten der Menschen, welches nicht nur nach Altersgruppen differiert. Auch innerhalb der verschiedenen Altersgruppen gibt es große Individualisierungstendenzen sowie durch die Zugehörigkeit zu verschiedenen sozialen Statusgruppen bedingte Unterschiede in der Gestaltung der Freizeit. Sie gilt nur noch dann als sinnvoll gestaltet, wenn es etwas Spannendes zu erleben gibt. Das hat erhebliche Auswirkungen auf den Raum. Die Entwicklung geht weg von der nah-räumlichen Erholung in Parks, an Seen oder in der ländlichen Stadtumgebung, hin

zu Erlebnisparks, Skihallen auf Abraumhalden, Multiplexkinos oder Veranstaltungen in Mehrzweckhallen und -stadion. Diese Entwicklung lässt sich auch im Ruhrgebiet sehr gut ablesen. So findet man herkömmliche Parkanlagen, ebenso wie die neuen Kathedralen der Erlebnisgesellschaft, wie das „Alpincenter“ in Bottrop oder die „Arena AufSchalke“ in Gelsenkirchen, vor.

Der herkömmliche Bereich der Freizeitgestaltung im Ruhrgebiet wird durch eine große und vielfältige Garten- und Parkwelt, die als Erholungsraum mit hoher Nutzungsintensität und Erlebnisqualität fungiert, abgedeckt. Die Region verfügt sowohl regional und überregional, als auch lokal über bedeutende Parkanlagen, welche für die Bewohner die wichtige Naherholungsfunktion bieten. Große Stadtparks wie der

Tab. 6: Veränderung der Arbeits- und Freizeit 1950-2010
Quelle: Simonis, Reise 2000: 9; eigene Prognose 2010

1950	1970	1990	2010?
6-Tage-Woche	5-Tage-Woche	5-Tage-Woche	4-Tage-Woche
48-Stunden-Woche	42-Stunden-Woche	38-Stunden-Woche	32-Stunden-Woche
279 Arbeitstage	238 Arbeitstage	200 Arbeitstage	165 Arbeitstage
86 freie Tage	127 freie Tage	165 freie Tage	200 freie Tage

100 ha große Westfalenpark in Dortmund und der rund 70 ha große Grugapark in Essen sind ehemalige Bundesgartenschauanlagen und entstanden bereits 1929 bzw. 1889 (Gaida, Grothe 1997: 59) und sind von regionaler Bedeutsamkeit. Die Standorte der Parks in Dortmund und Essen waren zu jener Entstehungszeit bewusst mit einer gewissen Entfernung von ca. zwei bis drei Kilometern zum Stadtkern gewählt (Gaida, Grothe 1997: 55). Die Parkanlagen sollten eine sehr zentrale Lage innerhalb der Stadt haben und dennoch in direkter Wohnnähe lokalisiert sein.

Fünf Revierparks im Ruhrgebiet, die beiden Freizeitzentren Kemnade und Xanten sowie die Seegesellschaft Haltern, der Maximilianpark Hamm und der Freizeitschwerpunkt Glörtalsperre bieten ein attraktives Erholungsangebot, welches sich über das gesamte Ruhrgebiet verteilt (website KVR). Diese Parkanlagen bieten neben ihrer gestalteten Freiraumqualität auch Raum für vielfältige kulturelle Veranstaltungen. Sie dienen nicht nur den Bewohnern im Nahbereich auf lokaler Ebene als Erholungsflächen, sondern haben auch regionale Bedeutung.

Ein besonderes Parkprojekt ist der 200 ha große Landschaftspark Duisburg Nord, der im Rahmen des Emscher Landschaftsparks das größte und bekannteste Konzept war. Im Rahmen der IBA Emscher Park wurde versucht, ehemalige Industrie-flächen als einen Ort der Erholung und des Naturerlebnisses für die Bevölkerung aufzuwerten. Diese Orte sind verbunden mit dem Emscher Landschaftspark und der ihn kreuzenden Grünzüge. So werden Halden der Freiraumnutzung zugeführt und mit Landmarken versehen, Stadtparks errichtet und ehemals forst- und landwirtschaftlich genutzte Flächen in den Landschaftspark integriert und umgestaltet. Besonderheiten sind die industriell geprägten Parks, die auf Industriebrachen entstehen und die industrielle Vergangenheit thematisieren, wie der bereits erwähnte

Landschaftspark Duisburg Nord. Diese weisen eine Größe von mehr als 50 ha auf. Der Versuch die natürliche Waldentwicklung auf Industriebrachen zu fördern und so der Natur die Möglichkeit zu geben Flächen zurückzugewinnen ist ein bedeutendes Charakteristikum für das Ruhrgebiet (Sinning 2000: 142-144).

Die Naherholungsfunktion für die Bewohner im lokalen Bereich erfüllen jedoch nicht nur die regional bedeutenden Anlagen, sondern ebenfalls die direkt in Wohnnähe lokalisierten und fußläufig gut erreichbaren kleineren Parks. Beispielsweise der auf einer ehemaligen Friedhofsfläche angelegte 8,5 ha große Westpark in Dortmund. Diese lokal bedeutsamen Parks sind im Gegensatz zu den regional bedeutsamen Parks kostenlos und somit die eigentlichen Erholungsflächen der lokalen Bevölkerung. Hinzu kommen die über das ganze Ruhrgebiet verteilten zoologischen Gärten und Tierparks, welche sich durch unterschiedliche Schwerpunkte auszeichnen.

Mitte der 1960er Jahre hat der KVR damit begonnen, gezielt für die Freizeit und Naherholung der Bevölkerung sogenannte Revierparks und Freizeitzentren zu planen. Sie decken mit ihren Angeboten nahezu das gesamte Ruhrgebiet ab und sind in dieser Form einmalig in Deutschland. Die Idee der Revierparks war, aktive Betätigungen schwerpunktmäßig in Freizeitanlagen zusammenzufassen. Eine Konzentration von Freizeiteinrichtungen ermöglicht eine größere Effektivität als die gleiche Anzahl von Einzeleinrichtungen, die erst nach größerer Distanzüberwindung erreichbar sind. Revierparks sind eine besondere Form von Parkanlagen. Erholungsmöglichkeiten werden neben außergewöhnlichen Natur- und Wasserlandschaften mit Spiel- und Sportplätzen auch in Form von Eislaufhallen, Bade- und Saunawelten sowie Kulturveranstaltungen geboten. Anlass der Planung durch den KVR war die damals einsetzende Abwanderung der Bevölkerung aus den städtischen Ballungsräumen ins Umland. Folgerichtig entstanden die Revierparks in den städtischen Verdichtungsgebieten, in denen es an natürlichen Erholungsräumen mangelte (Schönfeld 1988: 42-44).

Rund 60 % der regelmäßigen Besucher von Revierparks und Freizeitzentren wohnt in einem Umkreis von fünf Kilometern. Die Einrichtungen sollen daher direkt aus den Wohngebieten über Wege im Grünen in zumutbarer Entfernung sowie auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein (Schönfeld 1988: 46-50). Die Standortwahl der Revierparks erwies sich unter den aufgeführten Gesichtspunkten als vorteilhaft. Das Freizeitzentrum Kemnade unterscheidet sich durch ein 125 ha großen Kemnader See von den Revierparks und fällt bezüglich der Erreichbarkeit aus dem Rahmen, da es an der Stadtgrenze Bochums umgeben von Schnellstraßen liegt. Der Freizeitpark Kemnade zieht Besucher über die Stadtgrenzen Bochums hinaus an. Der Erholungsraum mit der großen Wasserfläche ist neben dem Baldeneysee in Essen für Wassersportler die Anlaufstelle im Revier (KVR 1998: 15-25).

Die weite Entfernung der Parks zu den jeweiligen Stadtkernen lässt sich damit begründen, dass der KVR mit der Standortwahl innerhalb von Wohngebieten bewusst eine große Erreichbarkeit für die Anwohner bezweckte. Insgesamt betrachtet sind die Revierparks von zentraler Bedeutung, da sie auf die Deckung des Freizeitbedarfs

der Bewohner des Nahbereiches ausgerichtet sind. Zusammen bilden sie ein einheitliches Geflecht von regionaler Bedeutung.

Wie zu Beginn erwähnt, hat sich nicht nur das Quantum der zur Verfügung stehenden Zeit verändert, sondern auch die Ansprüche an die Qualität der zu verbringenden freien Zeit. Um diesen Ansprüchen nach Abenteuer und Erlebnis gerecht zu werden, wurden im Ruhrgebiet verschiedenste Einrichtungen und Veranstaltungsorte in den letzten Jahrzehnten, verstärkt aber seit Mitte der 1990er, geschaffen. Dazu zählen unter anderem regional und überregional bedeutende Einrichtungen wie der Freizeitpark „Warner Bros. Movie World“ und die Skihalle „Alpincenter“ in Bottrop sowie die „Arena AufSchalke“ in Gelsenkirchen. Diese neu errichteten Anlagen sollen verdeutlichen, wie versucht wird, durch verschiedenartige Formen dem Wunsch nach Erlebnis und Abenteuer gerecht zu werden.

Den neuen Einrichtungen ist die Lage außerhalb der Stadtzentren gemein. Das „Alpincenter“ (5,8 ha) ist etwa vier Kilometer und der „Warner Bros. Movie World“ Freizeitpark (45 ha) etwa sechs Kilometer von der Bottroper City entfernt. Die „Arena AufSchalke“ (15,4 ha) liegt ca. fünf Kilometer von der Innenstadt entfernt. Die Standorte sind vor allem auf gute Erreichbarkeit mit dem Auto ausgerichtet, da im Gegensatz zu den Parks eher ein regionales bis überregionales Publikum als Zielgruppe definiert wird. Zudem stellen sie häufig eine nicht unerhebliche Lärmquelle dar, so dass in dieser Hinsicht durch die gewählten Standorte mit weniger Anwohnerwiderstand zu rechnen ist. Neu gebaute Arenen, wie die „Arena AufSchalke“ oder die Arena in Oberhausen sind multifunktional angelegt, um ein möglichst breites Spektrum an Veranstaltungen (Sportveranstaltungen wie Fußball oder Eishockey, aber auch Konzerte oder Großtagungen) abdecken zu können und um einen wirtschaftlichen Betrieb sicher zu stellen. Im Bereich der Veranstaltungsorte dieser Art lässt sich im Ruhrgebiet eine Überversorgung feststellen.

Der Warner Bros. Movie Park und das Alpincenter wurden auf Zechenbrachen errichtet. Der Movie Park ist der einzige derartige Themenpark deutschlandweit. Die Stadt Bottrop ließ den Park 1996 als Antwort auf die interkommunale Konkurrenz erbauen. Der Freizeitpark sollte sowohl ein Wirtschafts- als auch ein Imagefaktor für die Stadt werden. Doch da die Bilanz schlechter ist als erwartet, bleibt der erhoffte Effekt für die Stadt aufgrund mangelnder Besucher aus. Ferner bleibt abzuwarten, ob es nicht auch für die Betreiber der neuen Arenen zukünftig zunehmend schwieriger wird, ihre Arenen in ausreichendem Maße auszulasten, oder ob die Anzahl dieser Einrichtungen nicht doch zu groß ist und einzelne Projekte dieser Art zum Scheitern verurteilt sind, vor allem wenn die Hauptnutzer, die im sportlichen Bereich anzusiedeln sind, nicht mehr in den höchsten Spielklassen vertreten sind.

Festzustellen ist somit die Tendenz zur Erlebnis- und Abenteuerfreizeit, die vor allem an autogerechten Standorten außerhalb der Innenstädte lokalisiert sind. Die herkömmlichen Orte der Freizeit, wie Stadtparks, sind zwar weiterhin wichtige Stützen der Naherholung, jedoch versuchen die Menschen größere arbeitsfreie Zeiträume nicht in gewohnter Umgebung zu verbringen, wobei der Erlebnisfaktor,

wie schon erwähnt im Vordergrund steht. Räumliche Auswirkungen sind neben einem gewissen Maß an neuem Flächenverbrauch für neue Orte der Erlebnisfreizeit, welche sich im Ruhrgebiet bisher häufig auf Brachen gefunden haben, vor allem ein zunehmendes Aufkommen an Freizeitverkehr, da die Menschen bereit sind für besondere Freizeiterlebnisse größere räumliche Distanzen zu überwinden.

4.7 Kultur

Das Ruhrgebiet gilt als eine der dichtesten Kulturlandschaften der Welt. Die heutige Kulturszene ist eng verbunden mit der wirtschafts- und sozial-historischen Entwicklung sowie den tiefgreifenden strukturellen Wandlungsprozessen der letzten 150 Jahre. Historische und moderne Kulturstätten auf engem Raum bedeuten eine unvergleichliche Vielfalt (Fischer, Fischer 1999: 4).

Nachdem im entstehenden Industrievier im Laufe des 19. Jahrhunderts ein kulturelles Interesse in breiten Bevölkerungsschichten geweckt wurde, fand auch das Ruhrgebiet bald Anschluss an ältere Kulturregionen. Die ersten großen Stadttheater und Schauspielhäuser der Ruhrgebietsstädte entstanden um die Jahrhundertwende. Das Theater „Grillo“ in Essen wurde als erstes im Jahr 1887 errichtet. Dortmund folgte 1904 mit dem Bau des Stadttheaters. Bis Mitte der 1920er Jahre zogen Hagen (1911), Bochum (1919), Duisburg (1921) und Oberhausen (1923) nach. Heute präsentiert sich das Ruhrgebiet mit fünf Opernhäusern, acht Schauspielhäusern und etwa 150 Bühnen in freier Trägerschaft. Hervorzuheben ist das Schauspielhaus Bochum, welches mit seinen unkonventionellen Inszenierungen und starken Persönlichkeiten bereits nationale Popularität erlangt hat.

Die dichte Kulturlandschaft des Ruhrgebiets entstand durch Konkurrenz zwischen den Gemeinden. Alle Kommunen sind bestrebt, ein qualitativ hohes und möglichst vielseitiges Angebot vorweisen zu können. Die kulturelle Vielfalt fungiert dabei als weicher Standortfaktor, um das Ansehen einer Stadt zu steigern (KVR 1999c: 49). Hochqualifizierte Arbeitskräfte erachten ein leicht zugängliches und qualitativ hochwertiges Kulturangebot für die eigene kulturelle Freizeitgestaltung als wichtig, um sich in einer Stadt niederzulassen (Kunzmann 1988: 5). Das aktuellste Beispiel ist das im September 2002 eröffnete Konzerthaus im Dortmunder Brückstraßenviertel. Durch eine große Investition im Kultursektor wird neben der Vervollständigung des Kulturangebots versucht, ein Stadtviertel, welches sich in den letzten Jahrzehnten eher durch ein zwielichtiges Image auszeichnete, aufzuwerten. Den Anspruch auf Vollständigkeit des Angebotes können aus finanziellen Gründen nicht alle Ruhrgebietsstädte erheben. Städte wie Gelsenkirchen und Hagen bieten nicht mehr das gesamte Repertoire an, sondern beschränken sich auf Musiktheater. Selbst Duisburg, drittgrößte Stadt im Revier, hat ihr eigenes Stadttheater aufgrund finanzieller Engpässe aufgegeben und gemeinsam mit der Stadt Düsseldorf 1955 den Musiktheaterverbund „Deutsche Oper am Rhein“ gegründet (Busch 1987: 559-560).

In den 1980er Jahren setzte ein regelrechter Musical-Boom ein. Im Ruhrgebiet wurden bis in die 1990er Jahren eigens dafür Musical-Gebäude errichtet. Doch die-

ser Trend hielt nicht lange an, vor allem wurden damit nicht die erhofften Effekte erzielt. In Oberhausen wurde nicht zuletzt das Musical „Tabaluga & Lilli“ aufgrund mangelnder Besucherzahlen abgesetzt. Auch in Essen und Duisburg entsprachen die Besucherzahlen nicht den Erwartungen. Die Ausnahme stellt das seit 1988 erfolgreich aufgeführte Musical Starlight Express in Bochum dar. Es hat sich mit den Jahren zu einer der drei weltweit bedeutendsten Musicals etabliert. Seit der Premiere 1988 wurden über 8 Mio. Besucher auch aus dem überregionalen Raum verzeichnet. Diese Musicalproduktion hat sich zu einem wesentlichen Wirtschaftsfaktor für die Stadt Bochum entwickelt (KVR 1999c: 50).

Einen wesentlichen Beitrag zur Bedeutung eines kulturellen Bauwerks trägt ein günstiger Standort bei. Deutlich wird, dass alle älteren Theater und Schauspielhäuser direkt oder in unmittelbarer Nähe zur Kernstadt lokalisiert sind. Sie weisen eine hohe Zentralität und eine gute Erreichbarkeit sowohl für die Bevölkerung in der Umgebung, als auch für die Bevölkerung aus dem Umland auf.

Das Musical Theater in Bochum liegt etwa zwei Kilometer außerhalb der City im umliegenden urbanen Verdichtungsraum, ist jedoch infrastrukturell günstig angebunden. Es besitzt einen überregionalen Einzugsbereich bis über die Grenzen Deutschlands hinaus. Der Erfolg des Musicals lässt sich ebenfalls nicht ausschließlich auf den Standort bezüglich des Nahbereiches reduzieren. Der Ruhrschnellweg verläuft direkt an dem Theater entlang und dient als Hauptanbindung für das motorisierte Publikum. Ferner ist der Standort aufgrund unmittelbarer ÖPNV-Direktverbindung zum Bochumer Hauptbahnhof ebenfalls vorteilhaft. Gerade an diesem Beispiel lässt sich erkennen, dass nicht die Innenstädte als Standortfaktoren für solche Einrichtungen wichtig sind, sondern eine günstige Verkehrsanbindung, besonders für das Auto.

Anhand der vorangegangenen Untersuchungen lassen sich Entwicklungstendenzen im kulturellen Bereich bestimmen. Ein Trend ist die fortwährende Verdichtung des bereits geballten Kulturraumes im Ruhrgebiet. Aufgrund der dezentralen Raumverteilung der Einrichtungen und der steigenden Dichte der Kultureinrichtungen können alle Bewohner in einer zumutbaren Zeit eine Kultureinrichtung erreichen. Im Gegensatz zu klassischen Einrichtungen, die zentral im Stadtkern liegen, werden neuzeitliche Objekte außerhalb der Innenstädte errichtet. Dabei spielt bei überregionaler Bedeutung der Einrichtungen die infrastrukturelle Anbindung die entscheidende Rolle. Kultur ist in den letzten Jahrzehnten zu einem Wirtschafts- und Imagefaktor einer Stadt geworden. Der interkommunale Wettbewerb bewirkt die Notwendigkeit, überregional bedeutende Einrichtungen für ein breites Publikum zu errichten. Jedoch hat diese Konkurrenzsituation nicht ausgelastete Häuser zur Folge, da sich die Größe der potentiellen Zielgruppe nicht in gleichem Maße, wie das kulturelle Angebot erhöht. Der Versuch ein möglichst komplettes Kulturangebot aufweisen zu können ist für die finanziell ohnehin angeschlagenen Städte im Ruhrgebiet häufig mit nicht absehbaren langfristigen Kosten verbunden. Die unkoordinierten Investitionen der Städte in diesem Bereich sind somit zumindest

als fragwürdig zu bezeichnen. Der erhöhten Quantität kann die Qualität oft nicht standhalten.

4.8 Verkehr und Transport

Verkehr ist eine logische Konsequenz aus den beschriebenen räumlichen Nutzungen. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur ist den heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen. In Nordrhein-Westfalen ist das Straßennetz überdurchschnittlich stark belastet oder überlastet. Dies trifft vor allem in den Spitzenstunden von 15-19 Uhr für 52 % der Netzlänge zu (MSV NRW 1994: 30). Das Verkehrsnetz in Nordrhein-Westfalen ist durch eine hohe Dichte gekennzeichnet. Auf 1.000 km² Fläche kommen 875 km Straßentrasse und 165 km Schienentrasse überörtlicher Bedeutung. Der Bundesdurchschnitt weist auf der gleichen Fläche nur 647 km Straßen und 110 km Schienen auf. Das Ruhrgebiet, als größter Agglomerationsraum in Nordrhein-Westfalen, liegt deutlich darüber (Enquete-Kommission 2000: 48). Durch die Industrialisierung im Ruhrgebiet ist der Verkehrsflächenanteil sehr hoch. Die Ost-West-Verbindungen im Ruhrgebiet zwischen Dortmund und Duisburg sind gut ausgebaut, dennoch hält das Verkehrsnetz den aktuellen Anforderungen kaum noch stand.

Woher rührt die Überlastung der Verkehrswege? Zum einen steigt die Verkehrsmenge im Personenverkehr durch den ansteigenden Motorisierungsgrad, durch eine Erhöhung der durchschnittlich zurückgelegten Wegelänge und den Trend, immer kürzere Entfernungen mit dem Pkw zurückzulegen. Die Pkw-Dichte in der Bundesrepublik betrug 1960 noch 81 Pkw/1.000 Einwohner, bis 1992 hat sich dieser Wert auf 492 Pkw/1.000 Einwohner versechsfacht. Gründe für die zunehmende Motorisierung sind unter anderem das steigende Haushaltseinkommen und die Suburbanisierung (Hautzinger et al. 1994: 44-49). Auch im Ruhrgebiet ist dieser Trend erkennbar. Die Pkw-Dichte 1999 liegt bei 477 Pkw/1.000 Einwohner, wobei eine Differenz zwischen den Kreisen und kreisfreien Städten im Ruhrgebiet besteht. Die kreisfreien Städte weisen mit 461 Pkw/1.000 Einwohner eine niedrigere Pkw-Dichte auf, als die Kreise, in denen 504 von 1.000 Personen einen Pkw besitzen (KVR 2000: 172-173). An dieser Stelle wird deutlich, welchen Einfluss die Siedlungsstruktur auf die Verkehrsentwicklung ausübt. Durch den Suburbanisierungsprozess steigt nicht nur die Pkw-Dichte, sondern auch die Länge der zurückgelegten Wege. Hinzu kommt im Ruhrgebiet die Tendenz, auch zunehmend kurze Wege mit dem Pkw zurückzulegen (KVR 1996b: 17).

Dieser Trend schlägt sich auch im Anteil der Autofahrten an allen Wegen des Personenverkehrs im Ruhrgebiet nieder, der im Ruhrgebiet höher ist, als im Bundesdurchschnitt, wohingegen der Anteil der Fahrradfahrer einen geringeren Anteil hat (vgl. Tab. 7). Der höhere Anteil der Fahrten mit dem Auto ist auch ein Grund für die überdurchschnittliche Straßennetzbelastung im Ruhrgebiet. Obwohl es ein dicht besiedelter polyzentrischer Raum ist, liegt der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nur bei 11,2 %. In Städten in der Schweiz, wie Bern, Basel und Zürich werden 40 % der Wege mittels des ÖPNV zurückgelegt (KVR 1996b:

20). Trotz allgemein flacher Topographie sieht es beim Fahrradverkehr im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten ebenso schlecht aus, was zum Teil durch ein schlechtes Radwegenetz bedingt wird. In Münster, einer monozentralen Stadt mit flacher Topographie, wurden 1994 24,1 % der Wege mit dem Rad zurückgelegt und der Umweltverbund (Bahn-, Bus-, Fuß- und Radverkehr) erreichte im selben Zeitraum einen Anteil von 62,8 % (website Stadt Münster), wohingegen er im Ruhrgebiet bei nur 45,2 % lag. Allerdings sind die Abstände, die im Vergleich zu anderen Großstädten zurückzulegen sind, im Ruhrgebiet um einiges höher, was für eine geringere Ausprägung des Radverkehrs spricht.

Ein erheblicher Faktor für das Verkehrsmengenwachstum ist der steigende Freizeit- und Einkaufsverkehr. Ursachen für den Anstieg dieser Verkehrsform sind verkürzte Arbeitszeiten und steigende Haushaltseinkommen (Enquete-Kommission 2000: 117). Der Trend wird verstärkt durch die Ansiedlung von Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen außerhalb der Innenstädte. Dies hat eine Verlängerung der Verkehrswege zur Folge. Eine weitere Belastung für die Straßen im Ruhrgebiet sind die bestehenden Pendlerbeziehungen. Die Pendlerströme kommen zum großen Teil aus dem Umland des Ruhrgebiets im Norden und Süden und können so nur bedingt durch das gut ausgebaute System der Ost-West-Verbindungen aufgefangen werden. Noch ein anderes Phänomen kennzeichnet die Verkehrsbeziehungen im Ruhrgebiet: 80 % aller Wege werden innerhalb der jeweiligen Stadtgrenzen zurückgelegt. Dies verwundert, da im polyzentrischen Ruhrgebiet die Siedlungsgrenzen nicht kongruent mit den Gemeindegrenzen sind. Die starken Binnenbeziehungen können jedoch als ein Potential gewertet werden, mehr Pkw-Fahrten auf den Bus und Bahn zu verlagern (KVR 1996b: 18).

Tab. 7: Modal Split des Personenverkehrs 1990 (in %)
Quelle: KVR 1996b: 15

	KVR	Deutschland (West)
Fußgänger	26,3	26,0
Fahrrad	7,7	11,3
Krafttrad	0,8	1,0
Pkw (auch Mitfahrer)	54,0	50,3
ÖPNV	11,2	6,8

Der öffentliche Personennahverkehr wird im Ruhrgebiet durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) organisiert und kann gegen den nordrhein-westfälischen Gesamttrend 2001 einen Fahrgastzuwachs um 3 % verzeichnen, was sich auch durch eine wachsende Zahl an Stammkunden mit Monatskarten zeigt (taz ruhr 17.01.02). Der VRR stellt eine Mittlerebene zwischen den kommunalen Netzen, die von dem kommunalen Verkehrsbetrieben gesteuert werden, und dem überregionalen Bundesbahnnetz dar. Grundlage des Schnellverkehrs im VRR-Gebiet sind die zwei gut ausgebauten Ost-West-Trassen zwischen Dortmund und Duisburg, die einmal durch die Emscher- bzw. die Hellwegzone verlaufen. Zur Bildung eines Netzes gibt es einige Nord-Südverbindungen, die allerdings nicht ausreichen, um das grobmaschige Netz im Ruhrgebiet benutzerfreundlicher zu gestalten. Es besteht ein hoher Zwang umzusteigen und Umwegfahrten in Kauf zu nehmen. Die Stadtbahnen sind meist radial auf die Innenstädte ausgerichtet, während das Umland nur unzureichend mit

dem Agglomerationsraum verknüpft ist (Pohlmann 1995: 101-110). Problematisch stellt sich der gemeindeübergreifende Busverkehr dar, da die Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen verbesserungswürdig ist.

Zahlreiche ungenutzte Bahntrassen stellen ein Potential zur Wieder- bzw. Umnutzung dar. Diese brachgefallenen Trassen führen oft durch Wohngebiete, so dass potentielle Fahrgäste angeschlossen wären. Allerdings stellt die Streckenführung dieser Trassen ein Problem dar, denn sie waren meist Verbindungen zwischen einzelnen altindustriellen Standorten, wie Zechen und Stahlwerke. Im Zuge der Stadtentwicklungsplanung können jedoch Wohngebiete entlang der Trassen, insbesondere an Haltepunkten, angesiedelt werden und durch eine Schaffung von Verbindungsstücken eine Verbesserung des ÖPNV erzielt werden (Pohlmann 1995: 119-121).

Dieser Entwicklungsalternative steht das umstrittene Konzept der Magnetschwebbahn Metrorapid gegenüber. Nachdem das Projekt des Transrapid zwischen Berlin und Hamburg auf Bundesebene gescheitert ist, erhofft man sich in Nordrhein-Westfalen 1,75 Mrd. Euro Zuschuss vom Bund für die Errichtung einer Städteverbindung zwischen Düsseldorf und Dortmund. Die Trasse des Metrorapid soll weitestgehend entlang bestehender Schienenwege gebaut werden, um die vorhandenen Bahnhöfe anschließen zu können (website vcd Bochum). Die Fragwürdigkeit des Metrorapid-Projektes begründet sich aber vor allem durch die nicht gewährleistete Ausschöpfung des technischen Potentials, da durch die kurzen Halteintervalle die Höchstgeschwindigkeit nur selten – wenn überhaupt – erreicht wird. Des Weiteren stellt sich die Frage, ob die prognostizierten Fahrgastzahlen wirklich eintreffen, da der Metrorapid eher ein intraregionales Verkehrsmittel ist. Für den Fernverkehr erscheint er nicht attraktiv, da ein Umsteigen an den Rhein-Ruhrgrenzen für Fahrgäste zeintensiv und umständlich ist. Es handelt sich wohl eher um ein Prestigeobjekt, dass dem Image und der Wirtschaftsförderung des Ruhrgebiets dienen soll.

Auch der Güterverkehr trägt zur Belastung der bestehenden Schienen, Straßen und Wasserwege bei. Im Zuge der Globalisierung und der steigenden internationalen Arbeitsteilung steigt das Güterverkehrsvolumen. Unternehmensteile werden ausgelagert und die gestiegenen Entfernungen verursachen eine Zunahme des Geschäftsverkehrs (Enquete Kommission 2000: 114-115). 25 % der 1990 in Westdeutschland beförderten Gütermenge, also 360 Mio. Tonnen, wurden auf den Verkehrswegen des Ruhrgebiets transportiert. Für das Jahr 2010 wird davon ausgegangen, dass das Gütervolumen um 14 % auf 410 Mio. Tonnen im Jahr steigt. Das Ruhrgebiet ist durch seine zentrale Lage in Europa eine Transitregion. Auf den Transitverkehr entfielen 1990 immerhin mehr als 20 %, wohingegen 25 % der Güter nur innerhalb des Ruhrgebiets befördert wurden (Kessel und Partner 1993: 5).

Der Modal Split des Güterverkehrs im Vergleich mit NRW zeigt, dass die Bahn 1990 das dominierende Verkehrsmittel im Güterverkehr war (vgl. Tab. 8). Das dichte Schienennetz im Ruhrgebiet ist größtenteils im Zuge der Industrialisierung entstanden. Beim Güterverkehr ist die Transportmittelwahl abhängig von den zu transportierenden Gütern. Die Bahn wird bei dem Transport von Kohle und Stahl eingesetzt,

Binnenschiffe befördern Öle und Erze und der LKW erweist sich als am vorteilhaftesten beim Transport von Nahrungsmitteln, Investitions- und Konsumgütern (Kessel und Partner 1993: 7-10). Duisburg als größte Binnenhafenanlage der Welt fungiert als wichtiges Logistikzentrum für die Beziehungen mit den Nachbarstaaten.

Das Verkehrssystem im Ruhrgebiet ist der Verkehrsmengenzunahme aufgrund des steigenden Personen- und Güterverkehrs nicht mehr gewachsen, obwohl die Verkehrsflächendichte im Bundesvergleich extrem hoch ist. Die Wegelängen und -häufigkeiten nehmen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu. Im Personenverkehr liegt die Ursache unter anderem in der Suburbanisierung und dem gestiegenen Freizeitverkehr, während das Verkehrsmengenwachstum im Güterverkehr auf die steigende Arbeitsteilung im Rahmen der Globalisierung zurückzuführen ist.

Die Straßen sind daher überlastet. Die Nutzung des ÖPNV ist im Vergleich zu europäischen Ballungsräumen gering, was die Belastung der bestehenden Verkehrswege noch verstärkt. Um eine Entlastung der Verkehrswege zu erreichen, gilt

es den ÖPNV zu Lasten des Straßenverkehrs zu stärken. Als eine Entwicklungsmöglichkeit wird der Metrorapid gesehen, fraglich ist jedoch, ob er den Gegebenheiten im Ruhrgebiet gerecht wird. Als Potential zur Verbesserung des ÖPNV können allerdings die bisher nicht genutzten ehemaligen Gütertrassen gewertet werden, die durch das Ende von Kohle und Stahl im Ruhrgebiet brachgefallen sind.

Tab. 8: Modal Split des Güterverkehrs 1990 (in %)
Quellen: Kessel und Partner 1993: 6; MSV 1994: 23

	KVR	NRW
Bahn	42	29
Lkw	29	39
Binnenschifffahrt	29	32

5 Organisationsstruktur

In der bisherigen Analyse wurde auf das *Was?* im Ruhrgebiet eingegangen. Dieses Kapitel widmet sich hauptsächlich dem *Wie?*. Dabei hat man sich im Ruhrgebiet bereits früh mit *Wie?-Strategien* auseinandergesetzt. Besonders gut kooperierte man immer dann, wenn Probleme nur interkommunal gelöst werden konnten, wie in der Wasserver- und -entsorgung, aber auch im Bereich des ÖPNV, wo der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Maßstäbe setzte. Dabei gab es im Ruhrgebiet oft Interessenskonflikte zwischen politischen Ebenen und vor allem den verschiedenen Planungsträgern. Insbesondere die komplizierte Struktur von Planung und Verwaltung verhinderte die Verwirklichung manch guten Ansatzes. Der SVR als vorbildhafter Regionalverband verlor als Zankapfel zwischen Bund, Land und Kommunen im Jahre 1975 schließlich auch seine Regionalplanungskompetenz. Heute begünstigt die finanziell katastrophale Situation der Gemeinden in manchen Bereichen Kooperationen, aber im entscheidenden Sektor der Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsentwicklung wird dadurch erst recht der ruinöse Wettbewerb um Einwohner und Unternehmen forciert.

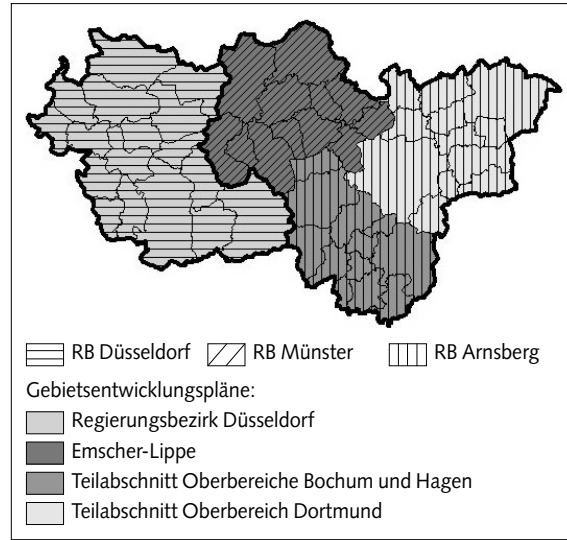
5.1 Planung und Verwaltung

Im Ruhrgebiet liegen elf kreisfreie Städte und vier Kreise mit insgesamt 55 Gemeinden. Das Ruhrgebiet bildet jedoch keine Verwaltungseinheit, vielmehr existiert ein Geflecht von Regierungsbezirken und Verbänden (vgl. Abb 19). Eine übergeordnete Planung speziell für das Ruhrgebiet gibt es dementsprechend nicht. Einzige Landesplanung trifft Aussagen für das gesamte Ruhrgebiet. Bereits auf regionaler Ebene existieren vier Gebietsentwicklungspläne (Regionalpläne) die von drei Bezirksregierungen, ansässig in Arnsberg, Düsseldorf und Münster, alle nicht im Ruhrgebiet, aufgestellt werden. Dabei entsprechen die Plangrenzen nur zum Teil den tatsächlichen Verflechtungen, da die Beziehungen der Großstädte im Ruhrgebiet untereinander oft außer Acht gelassen werden. Für das westliche Ruhrgebiet gilt der Gebietsentwicklungsplan Düsseldorf, der für den ganzen Regierungsbezirk aufgestellt ist und somit auch den gesamten Niederrhein und das bergische Städtedreieck abdeckt. Die anderen Pläne decken kleinere Teilbereiche ab, reichen aber weit ins Umland wie im Falle des Gebietsentwicklungsplanes Bochum, Herne und Hagen bis weit in das Sauerland hinein.

Kommunale Angelegenheiten, so garantieren es das Grundgesetz und die Verfassung des Landes Nordrhein-Westfalen, sollen die Gemeinden in Selbstverwaltung erledigen. Da die kommunalen Aufgaben vielfach über die Grenzen der Gemeinden,

Städte und Kreise hin- ausreichen, so etwa bei der Verkehrsplanung, in der landschaftlichen Kulturpflege, im Gesundheits-, Schul-, Jugend- und Sozialwesen, gibt es in Nordrhein-Westfalen regionale Kommunalverbände. Dies sind die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe mit Sitz in Köln bzw. Münster. Das Ruhrgebiet teilt sich innerhalb der Grenzen

Abb. 19: Verwaltungsgliederung des Ruhrgebiets



des KVR in diese beiden Landschaftsverbände auf.

Insgesamt fehlt dem Ruhrgebiet eine Planungsinstanz, die für den Gesamttraum zuständig ist und entsprechende Ziele und Maßnahmen formuliert, welche die regionalen Probleme widerspiegeln. Dabei müssen Wege gefunden werden, das Ruhrgebiet so zu organisieren, dass eine Planung für den Gesamttraum möglich ist und die Region als Einheit funktionieren kann.

5.2 Organisationen und Kooperationen

Das Ruhrgebiet hat eine lange Tradition der Kooperation. Zu den wichtigsten Verbänden, die räumliche Einflüsse auf das Ruhrgebiet ausüben oder ausgeübt haben, zählt natürlich der SVR und sein Nachfolger, der KVR. Es gab und gibt aber auch wichtige Landesorganisationen, die ihren planerischen Einfluss auf das Ruhrgebiet geltend machen, wie die IBA Emscher Park sowie die im Jahre 2000 gegründete Projekt Ruhr GmbH, die den Nachlass der IBA planerisch weiterentwickeln soll. Zudem existieren noch zahlreiche Zweckverbände im Ruhrgebiet, von denen insbesondere die Emschergenossenschaft/Lippeverband und der Ruhrverband das Ruhrgebiet durch das offen geführte Abwassersystem geprägt haben, sowie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, der seit den 1980er Jahren für die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsunternehmen der Region sorgt.

5.2.1 Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk

Die Geschichte der Landesplanung und die des SVR beginnt nicht erst mit dessen Gründung am 5. Mai 1920, sondern schon einige Jahre früher. Bereits 1907 kam die Forderung auf, einen Generalbau- und Wegeplan aufzustellen, der insbesondere die Schaffung eines überkommunalen Straßen- und Grünnetzes vorsah. Damals wie heute existierte jedoch die Angst vor dem Verlust der kommunalen Autonomie, wes-

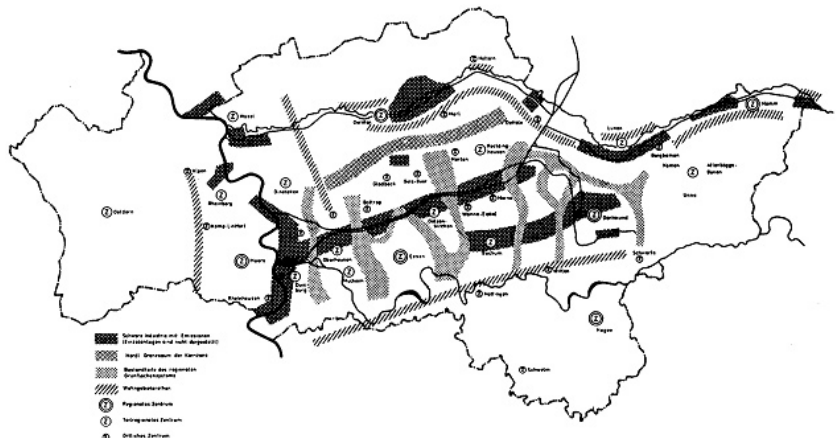
wegen solche Pläne zunächst scheiterten. Nur in den Bereichen Energie und Wasser gab es Kooperationen (von Petz 1986: 82-83). Es galt das enorme Wachstum zu lenken und eine ruhrgebietsweite Ordnung zu entwickeln, da sich die wachstumsorientierte Montanindustrie wenig für bestehende Gemeindegrenzen interessierte, wohingegen die Planung der Kommunen an selbigen Halt machte. Die Erkenntnis zu kooperieren setzte sich nur schwer durch. Einen wichtigen Schritt leistete dabei Robert Schmidt mit seiner „Denkschrift zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsrheinisch)“ im Jahre 1912. Sie enthielt die Konzeption eines regionalen Grünsystems, das durch ein VerkehrswegeNetz verknüpft werden sollte und enthielt zudem noch Aussagen über die anzustrebende Siedlungsstruktur (von Petz 1995: 9-14). Aber erst der Erste Weltkrieg zwang die Kommunen zum Umdenken und führte im Ruhrgebiet zur gesetzlich verordneten Verbandsgründung. Dabei behielten die Kommunen ihre Autonomie. Die zugehörige Verbandsfläche orientierte sich an den Verflechtungen des Bergbaus mit der Schwerindustrie sowie an den dazugehörigen Pendler- und Naherholungseinzugsgebieten. Bereits damals existierte die Angst einiger Körperschaften und der Regierungspräsidenten, der SVR könnte der Vorläufer einer eigenständigen Ruhrstadt sein, was die Arbeit des jungen Verbandes belastete (von Petz 1995: 19).

Vorrangige Aufgaben lagen in der Lösung der Wohnungsnot und einer damit verbundenen integrierten Grünplanung. Parallel dazu lag ein besonderes Augenmerk auf der Installation eines rational angelegten Verkehrsnetzes (Bahn und Straße). Ferner sollte der Siedlungsverband die Aufstellung eines Raumordnungsmodells erbringen. Der SVR beteiligte sich an der Feststellung von Fluchtlinien- und Bebauungsplänen, der Sicherung und Schaffung größerer Erholungsflächen sowie der Erteilung von Ansiedlungsgenehmigungen. Bei der Verteilung der Aufgaben bestand fortwährend die Befürchtung auf Seiten der Kommunen und anderer konkurrierender Planungsinstanzen, eine zu hohe Machtkonzentration auf den SVR zu vereinen.

Im Dritten Reich konnte sich der SVR als zentrale Regionalplanungsinstanz be-

Abb. 20: Gebietsentwicklungsplan des SVR 1966

Quelle: von Petz 1995: 35



haupte, auch wenn er 1935 der Reichsstelle für Raumplanung unterstellt wurde. Unter den wirtschaftlich ungünstigen Vorzeichen empfahl sich der SVR als geeignetes Instrument, die Raumnutzung und Mobilität zu optimieren. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der SVR mit der Neuordnung der Landesplanung in Nordrhein-Westfalen 1950 zur Landesplanungsgemeinschaft. Erst 1958 wurden die Organe in

Abb. 21: Planungskonzept für das Ruhrgebiet, SVR 1973

Quelle: von Petz 1995: 35



Anlehnung an die ursprüngliche Struktur neu geschaffen. Die letzten bedeutenden Pläne des SVR datieren aus den 1960er und frühen 1970er Jahren. Dabei geht es in den meisten Plänen darum, die polyzentrale, dezentrale Struktur des Ruhrgebiets zu fördern und die Freiräume zu erhalten und zu stärken (vgl. Abb. 21). Zahlreiche Planungen wurden entwickelt, unter anderem ein regionales Grünflächenkataster, allerdings konnten diese nicht den Raubbau an den Freiflächen des Ruhrgebiets verhindern (von Petz 1995: 23-28). Der SVR stellte dabei den ersten Regionalplan in einem förmlichen Verfahren in der BRD auf (vgl. Abb. 20). Auch dieser Plan war, wie so viele, auf die Weiterentwicklung der Montanindustrie ausgerichtet, erkannte aber auch die Notwendigkeit einer Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur (Aring et al. 1989: 16). Seit der Funktionalreform des SVR ruhen allerdings die Bemühungen um eine regional übergreifende Planung.

5.2.2 Funktionalreform – Umbenennung zum Kommunalverband Ruhrgebiet

Durch das Landesplanungsgesetz vom 08.04.1975 wurde dem SVR die Regionalplanungskompetenz entzogen und den neu gebildeten Bezirksplanungsräten (Regierungspräsidien) übertragen. Der SVR hat nur noch eine beratende Funktion. Grund hierfür war der oft zu Tage tretende Dissens zwischen den Kommunen, den Landschaftsverbänden und den Regierungspräsidien. In einem zweiten Gesetz zur Funktionalreform vom 18.09.1979 wurde die Umbenennung zum KVR sowie die neuen Aufgabenfelder festgelegt. Neue Schwerpunkte lagen auf der „Wahrnehmung und Förderung überörtlicher kommunaler Aufgaben, insbesondere in den Bereichen Umweltschutz, Landespflege, Erholungs- und Freizeitgestaltung“

(von Petz 1995: 49). Es wird weiterhin unterschieden zwischen Aufgaben (Freiraumsicherung, Freizeit- und Erholungsplanung, Öffentlichkeitsarbeit, Vermesungstechnische und kartographische Arbeiten) und Tätigkeiten (Abfallwirtschaft, Landschaftsplanung, Landschaftspflege und Forstwesen, planerische Dienstleistungen, energiewirtschaftliche Beratung). Diese Aufgabenstruktur ist bis heute erhalten geblieben, nur kümmert sich der KVR stärker um den touristischen Aspekt. Der KVR agiert dabei zunehmend als Dienstleister auf Anfrage der Kommunen, was nicht nur seinem Anforderungsprofil nicht gerecht wird, es vernachlässigt ebenso die gesamträumliche Perspektive und Planung. In den Jahren 1989-1999 wurde unter Beteiligung des KVR die IBA Emscher Park durchgeführt, mit dem Ziel der Erneuerung der Emscher-Region durch Beseitigung städtebaulicher und ökologischer Defizite. Ihr zugrunde liegt u.a. das „Regionale Freiraumsystem Ruhrgebiet“ – ehemals „Verbandsverzeichnis Grünflächen“.

Die Diskussionen um die Zukunft des KVR waren sehr breit gefächert und reichten von der Auflösung bis zu einer Wiederbelebung des SVR. Im Herbst 2004 wird der KVR im Regionalverband Ruhr aufgehen. Das neue Gesetz ermöglicht es erstmals ab 2009 den Kreisen und kreisfreien Städten aus dem Verband auszutreten. In einem Interview fordert Verbandsdirektor Gerd Willamowski „harte Kompetenzen“ (WAZ 21.02.2003) für den Regionalverband. Die von vielen erhoffte Planungskompetenz für das Ruhrgebiet ist in diesem Entwurf allerdings nicht vorgesehen (WAZ 07.03.2003). Somit bleibt die Landesregierung mit dem aktuellen Entwurf hinter den eigenen Ankündigungen zurück (WAZ 21.02.2003). Es bleibt abzuwarten, ob der Regionalverband ein Fort- oder Rückschritt ist – oder ein KVR unter anderem Namen.

5.2.3 Die IBA Emscher Park

Infolge der entzogenen Planungskompetenz des SVR im Jahre 1975 stellte die IBA Emscher Park einen weiteren Ansatz überkommunaler Planung dar. Sie fand von 1989 bis 1999 im Emscher-Raum im nördlichen Ruhrgebiet statt und war eine Kooperation von 17 Städten und zwei Kreisen (Recklinghausen und Unna). Der Planungsraum umfasste ca. 800 km² und ca. 2,5 Mio. Einwohner. Die IBA war dabei „keine Ausstellung im herkömmlichen Sinne, sondern ein Zukunftsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen“ (website IBA Emscher Park). Die Investitionssumme in die Projekte betrug 5 Mrd. DM, wovon ca. zwei Drittel öffentliche Fördermittel waren. Festzustellen ist aber auch, dass die IBA kein regionales Strukturprogramm des Landes war, auch wenn sie eine ökonomische Komponente durch die Aufwertung der sogenannten weichen Standortfaktoren besaß (Zöpel 1999: 20).

Zur Koordination und Planung für die zehnjährige Gesamtlaufzeit wurde die IBA GmbH gegründet, die unter der Leitung von Prof. Dr. Karl Ganser stand. Die Geschäftsführung und Koordination der IBA wurde aus dem staatlichen Verwaltungsapparat heraus in die Region verlagert. Die IBA-Planungsgesellschaft nahm dabei Informations-, Moderations-, Organisations- und Orientierungsfunktionen wahr,

Beispiele regionaler Kooperation in Deutschland

Der Planungsverband Frankfurt Region RheinMain besteht aus 75 Städten und Gemeinden (zum Vergleich: Der KVR hat 55 Städte und Gemeinden). Dem Ende 2000 als Nachfolger des Umlandverbandes Frankfurt neu geschaffenen Planungsverband, obliegen im Interesse einer geordneten Entwicklung des Verbandsgebietes die Planungsaufgaben. Erstmals in Deutschland stellte der Planungsverband einen Regionalen Flächennutzungsplan auf, eine Kombination der Planungsinstrumente Flächennutzungsplan und Regionalplan. Zusätzlich dazu wurde ein Generalverkehrsplan aufgestellt. In Zusammenhang mit einem gültigen Landschaftsplan für das Verbandsgebiet ist eine übergreifende Konzeption für einen Regionalpark RheinMain erstellt worden. Dieser Regionalpark schließt die Lücke zwischen dem „GrünGürtel“, einem seit mehreren Jahren bestehenden Konzept von Grünzügen in und um Frankfurt, und dem Naturpark Hochtaunus. Arbeitsgrundlage für den Planungsverband bildet der vom Umlandverband Frankfurt entworfene Entwicklungsplan „Region 2015“. Auch wenn die Region Frankfurt über andere Voraussetzungen als das Ruhrgebiet verfügt, kann die Region RheinMain Beispiele für den Ballungsraum an der Ruhr geben. Die Kooperation existiert trotz einer gewissen Konkurrenz zwischen Frankfurt und Offenbach. Dank der Öffentlichkeitsarbeit existiert eine Akzeptanz der Region in der Bevölkerung, auch die beteiligten Kommunen verstehen sich als eine gemeinsame Region. Die gute Zusammenarbeit der Kommunen zeigt sich auch im Alltag, beispielsweise bei der integrierten Planung der Freiraumstruktur.

Die Region Hannover besteht aus 21 Städten und Gemeinden und wurde Ende 2001 als öffentlich-rechtliche Körperschaft gegründet. Sie übernimmt seitdem die Funktionen der Landeshauptstadt Hannover, des umliegenden Landkreises und des Kommunalverbandes Großraum Hannover, die alle in der neuen Region aufgegangen sind. Die Eigenständigkeit der Kommunen bleibt wie beim KVR erhalten, doch verfügt die Region über ein direkt gewähltes Regionalparlament. Neben der Regionalplanung besitzt die Region ebenso Kompetenzen für den Umweltschutz, den öffentlichen Nahverkehr, die Abfallwirtschaft und weitere Aufgaben, die zuvor in der Hand des Kommunalverbandes lagen. Das regionale Einzelhandelskonzept stellt einen ersten Erfolg dieser Organisationsstruktur dar. Die Region Hannover bietet ähnliche Ansätze wie der Planungsverband Frankfurt, die auf das Ruhrgebiet übertragen werden können. Das Regionalparlament könnte eine Möglichkeit bei einer Neustrukturierung des Ruhrgebietes sein. Aufgrund der jungen Geschichte der Region Hannover sind die beabsichtigten Synergieeffekte, die insbesondere in Zusammenhang mit der Verwaltungszusammenlegung erwartet werden, bislang noch nicht erkennbar. Ob auch dies ein Vorbild für das Ruhrgebiet sein kann, wird erst in Zukunft beantwortet werden können. Der grundlegende Unterschied der beiden Regionen zum Ruhrgebiet bleibt jedoch die beherrschende Stellung der Großstädte Frankfurt bzw. Hannover gegenüber dem Umland.

ohne dabei über eigene hoheitliche Kompetenzen zu verfügen. Für die Projekte wurden dabei immer nach dem Prinzip von „Konkurrenz bzw. Planung in Alternativen“ (Kilper 2001: 34) Wettbewerbe ausgetragen, die zur besonderen städtebaulichen und ökologischen Qualität beitragen und als Steuerungsinstrument dienen sollten. Letztlich musste eine Methode gefunden werden, um innovative Lösungen im schwerfälligen System der deutschen Planung durchzusetzen (Ganser 1999a: 16). Die IBA versuchte dabei nützliche Teilaspekte des synoptischen Planungsmodells, das auf eine langfristige zielorientierte Planung setzt, als auch des inkrementalistischen Modells, das man auch als Modell „der kleinen Schritte“ bezeichnen kann, miteinander zu verknüpfen (Kilper 2001: 33). Dieses Modell wurde in der IBA unter dem Leitsatz „Projekte statt Pläne“ (Ganser 1999a: 16), also Planung durch die Projekte, bekannt. Karl Ganser hatte diesen Leitsatz ausgegeben, da die IBA zeitlich begrenzt war und Projekte sonst an verkrusteten Strukturen zu scheitern drohten und der Regionalplanung im Ruhrgebiet im Spannungsfeld von drei Regierungsbezirken und den Kommunen die Kraft fehle (Kurth 1999: 86). Die Projekte sollten zweierlei Vorgaben erfüllen: Zum einen sollten sie eine „hohe und glaubwürdige Symbolkraft für die Ziele der IBA“ (Kilper 2001: 33) besitzen und zum anderen Anregungen für Projekte außerhalb der IBA geben, also demnach übertragbar sein. Ziel der IBA war nicht nur die Förderung von insgesamt etwa 120 Einzelprojekten, sondern auch neue Denk- und Planungsansätze zu schaffen sowie neue Impulse für das nächste Jahrtausend zu setzen. Das ist leider nur zum Teil geschehen. Die Hauptaufgabe, den Strukturwandel voranzutreiben, hat die IBA nicht verwirklichen können, sie hat jedoch einiges im Bereich der weichen Standortfaktoren für das nördlichen Ruhrgebiet bewirkt. Viele der architektonisch hervorragenden Gebäude können heute nicht komplett vermietet werden und die Beschäftigungsförderung war nicht ausreichend. Es stellt sich auch die Frage, ob die Grünzugsplanung unter dem bestehenden Druck auf Freiflächen vollendet werden kann. Die Projekte der IBA werden seit 2000 durch die Projekt Ruhr GmbH fortgeführt, was zahlreiche Kritiker als Gefahr für den Geist der IBA ansehen.

5.2.4 Die Projekt Ruhr GmbH

Die Gesellschaft existiert seit März 2000 und soll den Innovationsprozess im Revier beschleunigen sowie das Ruhrgebiet „auf dem Weg zu einer florierenden Metropolregion“ (website Projekt Ruhr GmbH) begleiten. Dafür hat sich die Gesellschaft Leitziele wie „Region der wirtschaftlichen und technologischen Innovation“ und „urbane Region mit hoher Lebensqualität“ gesetzt, die es zu verwirklichen gilt. Wie bei der IBA werden Fördermittel, die sich hauptsächlich aus EU-Mitteln speisen, nur an einzelne Projekte vergeben, was eine konzentrierte Verteilung der Gelder sichern soll. Ein herausragendes Projekt ist die *ruhr triennale*, die das Ruhrgebiet auch international als bedeutende Kulturlandschaft bekannt machen soll. Die Projekte haben dabei auch immer einen beschäftigungspolitischen Hintergrund. Das bedeutet aber nicht eine permanente Subventionierung von Projekten, sondern meint eine Art

Anschubfinanzierung. Grundsätzlich will die Projekt Ruhr nicht bereits bestehende Projekte fördern, sondern den innovativen, experimentellen Geist fördern, insbesondere auch im Bereich Public-Private-Partnership. Zu den wichtigsten Projekten wird im Moment auch der Metrorapid gezählt, für den sich die Landesregierung (also auch die Projekt Ruhr) sehr engagiert.

Die Projekt Ruhr GmbH ist eine hundertprozentige Tochter des Landes. Dabei agiert sie parallel zum KVR und verwaltet noch anstehende Aufgaben der IBA. Dieser Zustand war allerdings weder geplant noch gewollt. Vielmehr hatte der damalige Ministerpräsident Clement ursprünglich die Agentur Ruhr ins Leben rufen wollen, die dann den KVR abgelöst, diesen somit aufgelöst und dann den Nachlass der IBA organisiert hätte. Die Vorstellungen des Ministerpräsidenten trafen jedoch auf Ablehnung bei den Kommunen, worauf dieser die Projekt Ruhr GmbH gründete und dem KVR und den Kommunen „vor die Nase setzte“. Kommunalpolitiker sämtlicher Parteien sehen diese als einen „verlängerten Arm der Staatskanzlei, mit dem Clement in die Städte hineinregieren kann“ (taz ruhr 06.07.2000).

Die Zukunft der Projekt Ruhr ist zudem ungewiss. Nachdem ein Prüfbericht des Landesrechnungshofes angebliche Geldverschwendungen bei Projekten auflistete, erschallen erste Forderungen nach Auflösung wegen Erfolglosigkeit. Aber auch in der Landesregierung gibt es Pläne, die Projekt Ruhr zu „optimieren“. Eine Möglichkeit ist, das die GmbH in einem reformierten KVR aufgeht (NRZ 13.01.2003).

5.2.5 Zweckverbände für das Ruhrgebiet

Neben den großen Organisationen gibt es auch zahlreiche Zweckverbände im Ruhrgebiet. Die drei wichtigsten raumbedeutsamen Verbände sind die Emscher-Genossenschaft/Lippeverband, der Ruhrverband und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Die Verbände decken dabei Bereiche ab, bei denen die Kommunen förmlich zur Kooperation gezwungen waren. Insbesondere bei der Wasserver- und -entsorgung stellte sie die schnell voranschreitende Industrialisierung vor schwere Aufgaben.

Die Emscher-Genossenschaft wurde bereits am 14.12.1899 als erster Wasserwirtschaftsverband Deutschlands gegründet und war damit Vorbild für zahlreiche weitere Gründungen, so auch für den Lippeverband (18.12.1926). Als selbstverwaltete Körperschaften des öffentlichen Rechts werden die beiden Verbände durch ihre Mitglieder – Städte, Wirtschaft und Bergbau – getragen und finanziert. Die wichtigste Aufgabe von Emscher-Genossenschaft/Lippeverband ist die Abwasserreinigung, aber auch die Sicherung des Abflusses, der Hochwasserschutz und die Gewässerunterhaltung sind mittlerweile von wesentlicher Bedeutung. Die offene Abwasserführung kann, aufgrund nicht mehr stattfindender Bergsenkungen, Schritt für Schritt aufgegeben werden und die Gewässer können, dort wo es möglich ist, wieder in einen naturnahen Zustand gebracht werden. In der Vergangenheit gelangten die gesamten Haus- und Industrieabwässer aus dem Emschergebiet praktisch ungereinigt in die Emscher und wurden erst kurz vor der Mündung geklärt. Das Programm zum Umbau des Emscher-Systems wurde Ende der 1980er Jahre von der Emscher-Genos-

senschaft ins Leben gerufen. Sie investiert im Laufe von rund 30 Jahren insgesamt 8,7 Mrd. DM in den Bau dezentraler Kläranlagen, Abwasserkanäle, Regenwasserbehandlungsanlagen und den anschließenden naturnahen Umbau der Gewässer. Wegen seiner Bedeutung wird der Umbau des Emscher-Systems als Leitprojekt der IBA Emscher Park auch von der Landesregierung NRW und den Kommunen unterstützt (website Emschergenossenschaft/Lippeverband).

Ist die Hauptaufgabe der Emschergenossenschaft/Lippeverband die Abwasserentsorgung, kümmert sich der Ruhrverband in erster Linie um die Trinkwasserversorgung des Ruhrgebiets. Er wurde, ebenso wie der Ruhralsperrverband, der bereits 15 Jahre als privatrechtlicher Verein existierte, 1913 durch ein preußisches Sondergesetz gegründet. Seit 1990 bilden sie zusammen den heutigen Ruhrverband. Dieser betreibt ein System von Talsperren im Einzugsgebiet der Ruhr, die für die Trinkwasserversorgung des Ruhrgebiets und zusätzlich noch der Regulierung des Wasserstandes und der Wasserqualität der Ruhr dienen. Der Ruhrverband ist ebenfalls eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Mitglieder des Verbandes sind die ganz oder teilweise im Verbandsgebiet liegenden Städte und Kreise sowie abwasserableitende industrielle und gewerbliche Unternehmen. Die Selbstverwaltung garantiert die Beteiligung der Mitglieder an der Aufgabenerfüllung und an der Konkretisierung der Maßstäbe bei der Beitragsverteilung (website Ruhrverband).

Im Vergleich zu den wasserwirtschaftlichen Verbänden wurde der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr relativ spät gegründet. Nichts desto trotz war der VRR der erste seiner Art in Nordrhein-Westfalen. Mit seiner Gründung im Jahr 1980 ist das Verkehrsangebot an Rhein und Ruhr vereinheitlicht worden. 24 Städte und Kreise, das Land NRW, die Bundesrepublik sowie mittlerweile 27 Verkehrsunternehmen arbeiten unter einem gemeinsamen Dach. Der VRR ist bis heute einer der größten Verkehrsverbünde Europas: Er bietet mit über 800 Linien, 12.000 km Streckennetz und 11.000 Haltestellen ein umfassendes Verkehrsangebot. Das gesamte Verbundgebiet ist zum Tarifgebiet geworden und alle Teile der Region sind jetzt durch koordinierte Verkehrsanbindungen erschlossen. Die Anschlüsse werden dabei nach Taktfahrplan koordiniert und in einem Verbundfahrplan festgeschrieben. Grundlage für diese Leistung ist der einheitliche Flächentarif und ein abgestimmtes Vertriebssystem (Automaten, Vertriebsstellen), was auch ein einheitliches Informationssystem sowie verbandsweite Werbung und Öffentlichkeitsarbeit ermöglicht (website VRR). Damit ist eine leistungsfähige Infrastruktur errichtet, die sowohl die struktur- als auch die verkehrspolitischen Vorgaben effizient erfüllt. Der VRR vereint nicht das gesamte Ruhrgebiet unter seinem Dach; das östliche Ruhrgebiet (Hamm, Kreis Unna) und der Kreis Wesel werden von kleineren Verbünden bedient.

5.3 Finanzsituation der Gemeinden im Ruhrgebiet

Der Kommunalfinanzbericht Ruhrgebiet 2000 stellt fest, dass sich die Kommunen in der Verschuldungsfalle befinden. Die finanzielle Situation verschlechtert sich weiterhin gegenüber anderen Regionen (KVR 2001c). Erschwerend kommt das Auslaufen

der Ziel-II-Förderung der EU zum Jahr 2006 hinzu. Die Nettokreditaufnahme steigt, obwohl die Investitionen gesenkt werden. Die Ausgangslage ist besorgniserregend, denn die prekäre Haushaltssituation bedroht die Selbstverwaltungskraft der Gemeinden, was die Gefahr struktureller Fehlentwicklungen heraufbeschwört, deren Beseitigung volkswirtschaftlich sehr teuer werden kann. Viele Gemeinden sehen sich nicht in der Lage, einen ausgeglichenen Haushalt aufstellen zu können. Um den Haushalt annähernd auszugleichen, werden Grundstücke verkauft und Investitionen zurückgefahren. Die enormen konjunkturbedingten Schwankungen der Gewerbesteuer verschärfen die Situation. Die Finanzproblematik des Ruhrgebiets lässt sich jedoch noch differenzierter betrachten. Denn den Kernstädten geht es dem allgemeinen Trend folgend schlechter als den Umlandgemeinden (vgl. Tab. 9). Wenn man also von der Finanzkrise des Ruhrgebiets spricht, geht es in vorderster Linie um die kreisfreien Städte, wobei allerdings auch die Umlandgemeinden im Vergleich zum restlichen NRW eine meist unterdurchschnittliche Entwicklung aufweisen. Resultat der starken Einbrüche auf der Einnahmenseite ist ein starker Sparzwang. Jedoch insbesondere die Senkung der Sachinvestitionen zieht eine nachteilige Entwicklung mit sich.

Allerdings ist der Unterschied zwischen Kern und Umland nicht erkennbar, wenn man den Schuldenstand der einzelnen Gemeinden betrachtet (vgl. Abb. 22). Dabei ergibt sich ein äußerst disperses Bild. Hier drückt sich auch der unterschiedliche Umgang mit den Steuereinnahmen aus. Die Stadt Düsseldorf beispielsweise ist 1999 mit 5.398 DM (2760 Euro) je Einwohner verschuldet, das Ruhrgebiet im Durchschnitt nur mit 2.738 DM (1340 Euro), womit es knapp über dem Landesdurchschnitt liegt. Aber auch im Ruhrgebiet gibt es starke Ausreißer.

Die Steuereinnahmen einer Gemeinde setzen sich zur Zeit wie folgt zusammen:

Tab. 9: Entwicklung der Finanzen der Gemeinden zwischen 1999 und 2000 (in %)

Quelle: KVR 2001c

Region	Mittel insgesamt	Steuern (netto)	Gewerbesteuer (netto)	Personalausgaben	Sachinvestitionen
Ruhrgebiet	1,4	-1,0	-5,4	-0,5	-1,2
- Kernstädte	0,4	-2,0	-7,4	-1,0	-3,1
- Umland	3,5	1,1	-0,8	0,6	2,4
übriges NRW	5,9	3,6	1,9	2,2	2,3

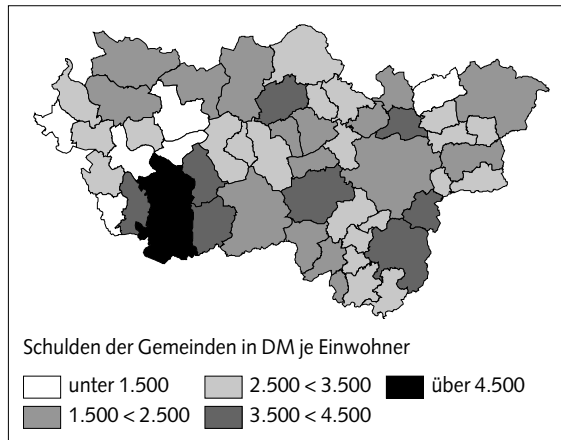
Die drei größten Einnahmequellen sind der Anteil an der Einkommensteuer, die Gewerbesteuer und die Grundsteuer (A+B). Besonders die Gewerbesteuer unterliegt jedoch starken konjunkturellen Schwankungen. Diese fallen um so deutlicher aus, je stärker eine Kommune von der Ertragslage einzelner Unternehmen abhängig ist. Seit 1998 erhalten die Kommunen auch einen Anteil der Umsatzsteuer, dieser macht jedoch nur 5 % der Einnahmen aus. Noch geringer sind die Einnahmen aus Familienleistungsausgleich sowie Vergnügungs- und Hundesteuer.

Die Ausgabe Seite eines städtischen Haushalts unterliegt in gleichem Maße

Schwankungen wie die Einnahmeseite. In konjunkturellen Schwächeperioden erhöhen sich die Ausgaben insbesondere für Sozialhilfeleistungen. Das zwingt die Kommunen bei sinkenden Einnahmen, die Ausgaben in bestimmten Bereichen zu erhöhen. Dabei sind die Sparpotentiale einer Kommune gering. Kurzfristig besteht fast nur die Möglichkeit, Sachinvestitionen zu kürzen. Das bemerkt der Bürger im Moment beispielsweise am teilweise katastrophalen Zustand der Schulgebäude, bei denen notwendige Instandsetzungsmaßnahmen hinausgezögert wurden. Die meisten Haushaltsposten bieten wenig Einsparpotential. So lassen sich Personalausgaben nur

Abbildung 22: Verschuldung der Gemeinden des Ruhrgebiets 2000

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW 2000, eigene Darstellung



langfristig einsparen, wobei ein gewisser Personalstock immer notwendig ist.

Als Folge dieser Entwicklung ist seit geraumer Zeit auch eine Reform des Gemeindefinanzsystems in der Diskussion. Unter anderem haben auch die Ruhrgebietstädte ein Diskussionspapier vorgelegt. Hauptkritik ist die Gewerbesteuer,

welche es Großunternehmen ermöglichte, Gewinne mit den Verlusten von anderen Tochterfirmen zu verrechnen. Zentrale Forderung neben einer Änderung der Gewerbesteuer ist die Schaffung des Konnexitätsprinzips. Das bedeutet, dass Bund und Länder bei finanzwirksamen Entscheidungen, wie die Garantie auf einen Kindergartenplatz, auch die dafür notwendigen finanziellen Ressourcen bereitzustellen haben (Stadt Essen 2001: 10-13).

5.4 Fazit

Das Ruhrgebiet hat erhebliche Defizite im Planungs- wie im Organisationsbereich und große finanzielle Probleme, die eine verstärkte Kooperation untereinander unabdingbar machen. Die bestehenden Institutionen sind dazu im Moment nicht in der Lage, da die Erkenntnis zu kooperieren in der Politik noch nicht so weit vorgedrungen ist, wie erforderlich. Es gibt zwar ruhrgebietsweite Organisationen, wie den KVR, den VRR und die wasserwirtschaftlichen Verbände, diese besitzen aber längst nicht die notwendigen planerischen Kompetenzen. Dabei war man schon einmal weiter, doch dem SVR wurde Mitte der 1970er Jahre die regionale Planungskompetenz entzogen. So hat man unnötigerweise den SVR bzw. die Nachfolgeorganisation, den KVR, zu einem Dienstleister degradiert. Der KVR ist dringend reformbedürftig, es bleibt jedoch abzuwarten, ob es sich nicht dabei nur um eine Namensänderung han-

delt. Wenn man über die Planungskompetenz spricht, stößt man unweigerlich auf das Geflecht von drei Regierungsbezirken und zwei Landschaftsverbänden. Da die Regierungspräsidien sich auch für die Erstellung der Gebietsentwicklungspläne (Regionalpläne) verantwortlich zeigen, ist auch hier keine einheitliche überörtliche Planung gewährleistet. Vier Gebietsentwicklungspläne sollen die zukünftige räumliche Entwicklung gestalten. Wenigstens wurde im Regierungsbezirk Münster ein eigener Gebietsentwicklungsplan für das nördliche Ruhrgebiet aufgestellt (GEP Emscher-Lippe). Ergänzend zur Regionalplanung muss auch eine ruhrgebietsweite Verkehrsplanung gefordert werden. Zwar bedient der VRR weite Teile des Ruhrgebiets und darüber hinaus auch wichtige Agglomerationen in NRW außerhalb, allerdings ist der Bereich östlich von Dortmund durch einen anderen Verbund abgedeckt. Abhilfe schaffen wird hier aber das neue NRW-Tarifsystem, das 2003 die bisher geltenden Verbundtarife ablösen und durch eine NRW-einheitliche Benutzeroberfläche mit einer reduzierten Zahl von Verbundtarifen ersetzen soll (website Der neue Nahverkehr in NRW).

Das Ruhrgebiet ist im Bereich der interkommunalen Kooperation nicht mehr in einer Vorreiterrolle, was zu Zeiten des SVR noch anders war. Dass es heute anders auch funktioniert, zeigen die Regionen Frankfurt RheinMain und Hannover. Der Planungsverband Frankfurt RheinMain hat den ersten Regionalen Flächennutzungsplan in Deutschland aufgestellt, der zugleich ein Regionalplan im Sinne von §8 ROG (Raumordnungsgesetz) ist, als auch die Vorgaben eines Flächennutzungsplans erfüllt. Die Aufstellung eines regionalen Flächennutzungsplan wird im novellierten Baugesetzbuch sogar ausdrücklich für Verflechtungsräume empfohlen (§204 BauGB).

Reformbedürftig ist aber auch das Gemeindefinanzsystem. Allerdings ist die schlechte Haushaltslage der Kommunen kein spezifisches Problem des Ruhrgebiets, auch wenn die Ruhrgebietsgemeinden durch den Strukturwandel und die daraus resultierende hohe Arbeitslosigkeit stärker benachteiligt sind. In den letzten Jahren wurden zahlreiche Aufgaben zur Sanierung der Bundesfinanzen in die Länder und Kommunen ausgelagert, ohne einen finanziellen Ausgleich zu schaffen. Die Kommunen versuchen dem mit Verschlinkung der Verwaltung und Einsparen von eigentlich dringend notwendigen Investitionen (z.B. in Schulen) zu begegnen, müssen aber trotzdem eine höhere Neuverschuldung in Kauf nehmen. Erschwerend wird sich dabei auch das Wegfallen von EU-Mitteln auswirken.

Insgesamt lassen diese Mängel der Frage nach dem *Wie?*, also der Umsetzung der entwickelten Szenarien, eine besondere Bedeutung zukommen. Denn eines steht fest: Mit den bestehenden Strukturen wird man eine Trendumkehr nur schwer erreichen können!

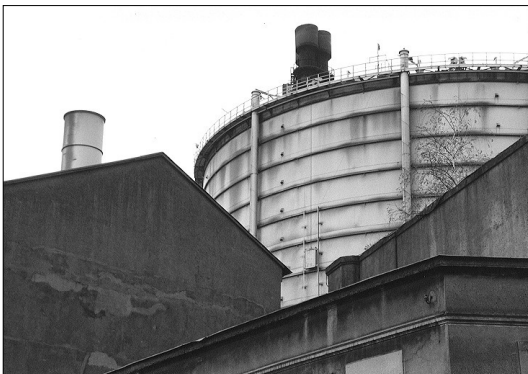
6 Identität im und mit dem Ruhrgebiet

Das Ruhrgebiet ist eine durch den Bergbau geprägte Region, in der die Arbeiter zu Hause waren und heute noch sind. Viele Jahrzehnte gab es das Bild vom rußverschmierten Bergarbeiter, der sein regional gebrautes Bier trinkt und am Wochenende zu seinem Fußballverein ins Stadion geht – das Image vom „Kohlenpott“. Mittlerweile ist das Zeitalter der Industrialisierung weit vorangeschritten und wendet sich der Informationstechnologie zu, was sich nicht nur im Strukturwandel zeigt, sondern auch in den Menschen. Es gibt nicht nur den Arbeiter, sondern auch die jungen Studierenden, die aufstrebenden Jungunternehmer in neuen zukunftsweisenden Branchen und das, was allgemein als durchschnittliche Erwerbstätige bezeichnet wird. Der Wandel zeigt sich auch im Namen für die Region. In einer diesbezüglichen Befragung ist das „Ruhrgebiet“ die beliebteste Ausdrucksform, „Revier“ und „Ruhrpott“ schneiden wesentlich schlechter ab und werden überwiegend als negativ empfunden. Der Begriff „Ruhrstadt“ erhielt die geringste Zustimmung. Allerdings wird er erst seit einem Jahr in der öffentlichen Diskussion verwendet und dennoch ist schon jeder Zweite damit vertraut (website WAZ).

Ein geschichtlicher Rückblick zeigt, dass die Identifikation mit der Region unterschiedliche Stufen durchlebt hat. Die Identitätsregion „Ruhrgebiet“ bildete sich vor dem Ersten Weltkrieg stark verzögert zur Entwicklung des Wirtschafts- und Siedlungsraumes, sie hatte zu der Zeit noch keinen Namen, der die einheitliche Wahrnehmung gefördert hätte. Die Bezeichnung Ruhrgebiet beschrieb damals den Ein-

Abb. 23.: Stadt-/Landmarke – Gasometer in DO-Hörde 2001

Photo: Uwe Schürfeld, www.zwischenemscherundruhr.de



zugsbereich der Ruhr (auch Teile des Sauerlandes). Geprägt wurde die Verbundenheit vorrangig durch regionale Organisationen, wie die Emscherogenossenschaft (Blotevogel 1999: 12-15). In den Zwischenkriegsjahren wurde der SVR gegründet und bildete die erste administrative Einheit als Zusammenschluss der Kommunen. Das Ruhrgebiet wurde mehr und mehr als Einheit wahrgenommen, es entstand eine „ruhrgebietsspezifische Literatur und Kunstszene“ (Blotevogel 1999: 17). Sozi-

okulturelle Gemeinsamkeiten wurden durch gemeinsame Lebensbedingungen herausgebildet. Dazu zählten unter anderem die Arbeitswelt, die Streiks und die französische Besetzung. Die „Arbeiterschaft war in die bekannten soziokulturellen Milieus

entlang konfessioneller und politisch-ideologischer Grenzen zersplittert" (Blotevogel 1999: 18), die bürgerliche Schicht orientierte sich weiterhin zum Rheinland und nach Westfalen. Während des Nationalsozialismus sollte in der Ruhr-Region die „rassisch“ heterogene Bevölkerung zu einer harmonischen, loyalen Bevölkerung zusammengeführt werden. Dadurch sollte erreicht werden, dass sich die Bevölkerung nicht den separatistischen Bestrebungen im Rheinland und der „vaterlandslosen Sozialdemokratie" (Blotevogel 1999: 21) anschließt. Der Nationalsozialismus ebnete durch die Gleichschaltung sämtlicher Organisationen, der Kirchen, Parteien etc. die „soziokulturelle Homogenisierung der Ruhrgebietsbevölkerung" (Blotevogel 1999: 23) und führte zur Herausbildung der „ruhrgebiets-spezifischen politischen Regionalkultur der Nachkriegsjahre, geprägt durch Einheitsgewerkschaft und Sozialdemokratie" (Blotevogel 1999: 23). Für die Weiterentwicklung einer Ruhrgebietsidentität nach dem Zweiten Weltkrieg waren vor allem der SVR und die Westdeutsche Allgemeine Zeitung (WAZ) wirksame Kräfte. Der SVR verlor zwar an Einfluss, profilierte sich aber unter neuem Namen durch „professionelle Öffentlichkeitsarbeit" (Blotevogel 1999: 24). Die Regionalzeitung WAZ machte die Region dadurch überschaubar und erfahrbar, dass sie in den Themenfeldern Sport, Politik, Wirtschaft und Kultur eine stark regional geprägte Berichterstattung bot – eine überregional renommierte Tageszeitung hat das Ruhrgebiet jedoch stets vermissen lassen (Blotevogel 1999: 17-26).

Präsentiert sich das Ruhrgebiet in der heutigen Zeit als Einheit? Zu der Stimmung der Bürger im Ruhrgebiet hat das Bochumer Institut für angewandte Kommunikationsforschung (Bifak) im Auftrag der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung und dem Energiekonzern RWE von Ende September bis Anfang November 2001, 1000 Personen im Ruhrgebiet befragt. Das Ruhrgebiet ist eine Stadtlandschaft, die sich aus mehreren Großstädten zusammensetzt, aber nur in wenigen Teilen eine urbane Dichte aufweist. Von jedem zweiten Befragten wird die Region als „polyzentrale Metropole" wahrgenommen, die kein eindeutiges Zentrum hat. Von denen, die eine Art „Hauptstadt" erkennen, wird Essen mit 46,1 % am häufigsten genannt. In Bezug auf ihre persönliche Zugehörigkeit bieten die Bürger ein vielschichtiges Bild. Mit dem Slogan „Der Pott kocht" hat der KVR versucht, die alte Identität über Kohle und Stahl mit dem sich vollziehenden Wandel zu verknüpfen. Und genau hier liegt für sicherlich viele Menschen eine Schwierigkeit. Die Älteren verbinden mit dem „Pott" ein oft entbehrungsreiches Leben, graue Fassaden und einen rußgeschwärzten Himmel, aber auch die Verbundenheit mit all jenen, welche die gleiche Vergangenheit haben und das Ruhrgebiet geprägt haben, wie es heute ist. Die Jüngeren sehen eher

Abb. 24: Zauberhaftes Ruhrgebiet in Dortmund 2003



ein verstaubtes Bild, das nicht mehr der Realität entspricht. Sie kennen nur die Industriedenkmäler, die an alte Zeiten erinnern und Anziehungspunkt für Touristen sind.

Nicht nur Industrielandschaft ist sehenswert. Das Ruhrgebiet birgt eine Kulturlandschaft, die einen genaueren Blick lohnend macht und bietet einen Abriss der Architekturgeschichte von Mittelalter bis Gegenwart. „Romanische Dorfkirchen mit Fachwerkbauten des alten Dorfkerns, Kotten und Bauernhäuser, darunter aufwendige Hofanlagen mit neoklassizistischen ‚Herrenhäusern‘ von Bauern, die durch Landverkauf an die Zeche zu Geld kamen, in unmittelbarem Nebeneinander Bürgerhäuser der Gründerzeit und sozialer Wohnungsbau der 1950er Jahre, Geschäfts- und Verwaltungsbauten, die Plastikfassade des Supermarktes neben den ionischen Gussäulen des Tante-Emma-Ladens, der Arbeiterkolonien, dazwischen überall Grün und landwirtschaftlich genutzte Fläche, in Blickweite stets Industriehallen, Schlote, Fördergerüste – selten eine Idylle, immer aber interessante Qualitäten und auch Fehlleistungen“ (Bönninghausen 1987: 575).

Laut Bifak-Studie sind die Menschen stolz auf das Ruhrgebiet. Sehr positiv beurteilen die Menschen ihre eigenen Mitbürger. Es werden „der raue Charme des bodenständigen Ruhrgebietlers“, wie die „offene, kumpelhafte und humorvolle Mentalität“ der Menschen in der Region gelobt. Insgesamt sehen 51 % der Befragten die Menschen als den großen Vorteil der Region. Sie identifizieren sich außerordentlich stark mit der Stadt, in der sie wohnen. Um eine Einordnung gebeten, nennt nahezu jeder Zweite zuerst seine Heimatstadt. Jeder Dritte fühlt sich in erster Linie als „Nordrhein-Westfale“; jeder Vierte als „Mensch aus dem Ruhrgebiet“ und zwölf Prozent betrachten sich, nach der Herkunft befragt, vor allem als Bürger ihres Stadtteils. Mobil sind die Bewohner des Ruhrgebiets auf jeden Fall, denn nur eine kleine Minderheit bleibt zum Einkaufen in der eigenen Stadt. 85 % der Ruhrgebiets-Bürger verlassen zum Einkaufsbummel regelmäßig die Stadt, in der sie wohnen (website WAZ).

Dennoch ist der Strukturwandel weiterhin das bestimmende Thema der Region. Der Wandel wird nur von knapp 18 % der Befragten als „relativ weit fortgeschritten“ beschrieben. Die Zahl, die den Umbau der Region für bereits bewältigt halten, fällt statistisch so gut wie nicht ins Gewicht. Umweltverschmutzung, früher die große Plage des Reviers, wird zwar noch als Schwachpunkt empfunden, jedoch nicht mehr als ein vorrangiges Problem. Auch als Sinnbild von Tristesse und grauer Industriegegend dankt das Ruhrgebiet allmählich ab. Was 43,4 % der Ruhrgebietsbewohner als dominierendes Problem wahrnehmen, sind vor allem die düsteren Arbeitsmarktdaten. Diese sind besonders in der Emscherzone zu spüren, wo die Langzeit- und Frauenarbeitslosigkeit überdurchschnittlich hoch sind. Die intraregionalen sozialen Disparitäten zum südlichen Ruhrgebiet werden sich weiterhin verschärfen (Butzin 1998: 54). Die Menschen fühlen sich von der Politik vernachlässigt, welche die sozialen Probleme gerne hinter kleinen Erfolgen im Strukturwandel versteckt. Es gibt keine Lobby für die Benachteiligten. Anders als im Jahrzehnte SPD-dominierten Ruhrgebiet, wo die Arbeiter von den Gewerkschaften vertreten wurden und die Unterstützung durch die Partei hatten, brechen nun diese Strukturen weg. Es herrscht

Politikverdrossenheit. Die Hilflosigkeit der Politiker wird wahrgenommen und verstärkt das Gefühl, alleine gelassen zu werden. Bei den letzten Kommunalwahlen im Sommer 1999 ergab sich für die „Revierpartei“ ein stark verändertes Stimmungsbild. So hat die CDU in vielen Kommunen zugelegt und in einigen Städten den Oberbürgermeister gestellt. Im KVR hat die CDU mittlerweile die Mehrheit im Vorstand. Eine gemeinsame Parteienidentität ist verloren gegangen.

Die Umstrukturierung der Industrielandschaft erzwang neue Perspektiven der Beschäftigung. An die Stelle von Fabriken rückten in den 1960er Jahren Denkfabriken. Das Ruhrgebiet öffnet sich für bislang bildungsferne Bevölkerungsschichten, um eine breit gefächerte akademische Ausbildung gewährleisten zu können und den hoch qualifizierten Nachwuchs an den wirtschaftlichen Neuaufbau in der Region zu binden – Europas dichteste Hochschullandschaft entsteht. Mehr als 20 % der Studenten aus Arbeiterfamilien nehmen diese Chance wahr. Es beginnt eine Zeit der Profilsuche der Lehranstalten, lokal wie national. Heute haben die Ruhrgebietshochschulen nicht nur ihre bundesdeutsche Stellung markiert, sondern sind auch zu internationalem Ansehen gelangt. Dennoch vergingen zwei Dekaden, bis die Universitäten auch von ihrem regionalen Umfeld akzeptiert wurden. Die Studentenrevolte um 1968 und die unlängst notwendige Demokratisierung und Öffnung der Hochschulen bestätigten die Kritiker in ihrer Skepsis gegenüber den Kopfarbeitern im Revier. Mitte der 1980er Jahre zeichnete sich ab, dass die Universitäten zu einem bedeutenden, stabilisierenden Wirtschaftsfaktor werden würden, die Kohle- und Stahlperspektiven ersetzen könnten (Kunzmann 1987: 534).

Die Bildung der Bevölkerung spiegelt sich auch im Zuspruch wieder, den Kultureinrichtungen und -güter erfahren. Theater, Schauspiel oder Oper zählten im Ruhrgebiet nicht immer zwingend zum Kreis der bevorzugten Freizeitbeschäftigung. Gegenwärtig lässt sich eine Umgewichtung in der Beliebtheit derartiger Inszenierungen feststellen, dennoch geben breite Teile der Bevölkerung u.a. auch sportlichen Ereignissen wie dem Fußball den Vorrang. So hatten einstige Intendanten ihre Schwierigkeiten mit der Ausgefallenheit ihrer Spielpläne. Sie wurden z.B. angewiesen, „doch bitte auch den Geschmack der zahlreichen Abonnenten aus Ostwestfalen zu berücksichtigen, der Provinz, für die das Dortmunder Schauspielhaus im Mittelpunkt liegt“ (Busch 1987: 560). Die Diskrepanz zwischen Zielgruppe und Ehrgeiz – „geborgtem Glanz bürgerlicher Hochkultur und einem Anspruch auf eigenständiges Arbeitertheater“ (Busch 1987: 560) – bleibt bestehen. Das von hohen Gagen erfüllte bürgerliche Kulturgut wird es auch künftig im Ruhrgebiet schwer haben, nationalen oder gar internationalen Ansprüchen zu genügen, so liegt der addierte Etat der Großen Häuser in Essen und Dortmund doch immer noch unter dem Budget einer Staatsoper in München. Überregionaler Erfolg ist zu einem großen Teil von Persönlichkeiten abhängig und daher kaum zu steuern. Auch das Geheimnis nationalen Ruhmes für das Bochumer Schauspielhaus geht auf eine Theatertradition zurück, die an ihre Intendanten geknüpft ist. „Die stürmische Liebe der Bochumer, mit der sie diesen Intendanten [C. Peymanns] gleichsam umarmten, war eine Reaktion auf seinen

Stil: In ironischer Brechung tauchten hier noch einmal die längst ausgehöhlten Bildungsideale auf, [...] eine spätzeitlich-paradoxe Verwirklichung ihres alten Traums: unbürgerliches Bürgertheater" (Busch 1987: 560/eigene Anmerkung). Der aktuelle Intendant, Matthias Hartmann, attestiert dem Ruhrgebiet laut WAZ-Studie „eine unglaubliche Neugier gegenüber der Kultur und einen guten Instinkt für Qualität" (website WAZ).

Vor dem Hintergrund der wachsenden sozialen und politischen Mündigkeit der Bürger forderten Persönlichkeiten wie der Hagener Karl Ernst Osthaus eine neue geistige Selbst- und Welterfahrung, die Arbeit mit der Kultur verbindet. Themen wie Industrie-, Technik- oder Wirtschaftsgeschichte wurden in der Vergangenheit fast nie aufgegriffen, zu eng war die Verknüpfung mit der täglichen Arbeit. Hier setzt das Industriekulturverständnis der Gegenwart an. Stillgelegte Fördertürme und Maschinenhallen von Kohle und Stahl – „einst waren sie als ‚Kathedralen der Arbeit‘ sinnfälliger Ausdruck industrieller Souveränitäts- und Modernitätsansprüche, nun jedoch eröffnen diese Industrieruinen‘ neue Möglichkeiten des infra-strukturellen Ausbaus: Dabei geht es nicht nur um ein museales Aufbereiten ‚industriearchäologischer‘ Monumente, vielmehr wird die ungenutzte Monumentalität altindustrieller Hallen-Architektur zum ‚Experimentierfeld‘ für kulturelle Alternativen im Großfor-

Abb. 25: Kohlekraftwerk Datteln 2002 – Ruhrgebiet „classic"

Photo: Uwe Schürfeld, www.zwischenemischerundruhr.de



mat" (Pankoke 1987: 584). Perspektiven für den neuen Umgang mit Industriedenkmälern zeichnen sich mit der musealen Aneignung der Jugendstil-Maschinenhalle der Zeche Zollern in Dortmund Bövinghausen, des zur Ausstellungsplattform umfunktionierten Gasometer Oberhausen und dem erlebnisreichen Duisburger Landschaftspark-Nord ab – nicht zuletzt jedoch mit der stilbildenden Stahlbaukonstruktion der Zeche Zollverein in Essen aus dem Jahr

1932, welche 2001 von der UNESCO zum Weltkulturerbe erhoben wurde. Diese Projekte, um nur einige exemplarisch herauszuheben, erhalten nun Leuchtturmcharakter und strahlen als weitreichend sichtbare Landmarken identitätsstiftend in den Raum. Sie werden heute im Rahmen der Route der Industriekultur zusammengefasst und erlebbar gemacht. „Eine faszinierende neue Kulturlandschaft, die als einmalig und aufregend erfahren wird, die zum künstlerisch-kulturellen Experiment herausfordert und zu einem Standortfaktor für Zukunftsentwicklung wird, entsteht" (Ganser 1999b: 11). Die Bevölkerung bestätigt laut Bifak-Studie die Attraktivität dieser Monumente, auch wenn das CentrO Oberhausen an erster Stelle der „Vorzeigeobjekte" des Ruhrgebiets steht (33,4 %). 18,2 % der Bewohner würden Besuchern des Ruhrgebietes alte Zechen, 15,9 % das Bergbaumuseum, 14,7 % den Gasometer und 13,9 % Naherholungsgebiete zeigen. Andere Sehenswürdigkeiten wurden mit der Arena „AufSchalke", dem Westfalenpark, dem Landschaftspark Nord, der City

Essen, der Route der Industriekultur, Düsseldorf, dem Tetraeder Bottrop und dem Kemnader See genannt.

Das Ruhrgebiet ist eine vielschichtige und sich immer wieder wandelnde Region, die auch von den Bewohnern so und nicht als gleichförmiger Raum wahrgenommen wird. Darin steckt Potential, wie es auch Peter Zlonicky als Weg von Bestandsbildern zu Zukunftsbildern, als ein Netz aus lokalen interessanten Punkten, die aus dem Abstand gesehen ein Gesamtbild der Region ergeben, beschreibt (Zlonicky 1999: 23). Nicht die Vereinheitlichung der Region ist das Ziel, sondern die gemeinsame Identität mit dem heterogenen Raum. Dies ist auch eine wichtige Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der Region. 90 % der Befragten der Bifak-Studie halten eine engere Zusammenarbeit der Revierstädte für notwendig, um die Probleme der Region zu lösen. Blotevogel merkt hierzu an, dass auch die Grenzen der Region von Bedeutung sind. „Für den Erfolg regionaler Entwicklungspolitik ist der Zuschnitt der Regionen, in deren Rahmen die Kooperation der Akteure organisiert, die Probleme identifiziert, die Strategien erarbeitet und die Projekte realisiert werden sollen,

keineswegs von nebensächlicher Bedeutung. Wenn die Regionen zu groß und zu heterogen sind und wenn ihnen eine Fundierung durch die regionale Identität der Bevölkerung fehlt, wird es kaum gelingen, erfolgreiche kooperative Planungs- und Politikprozesse zu initiieren. Regionale Identität ist eine kostbare Ressource, die nur in historischen Dimensionen entsteht“ (Blote-

vogel 1999: 32). Im Ruhrgebiet ist diese „kostbare Ressource“ vorhanden, mehr als 70 % sind laut Umfrage der Ansicht, „das Ruhrgebiet könnte in bestimmten Bereichen mit einer einheitlichen Verwaltung besser arbeiten“. Eine überwältigende Mehrheit sieht, dass das Ruhrgebiet mit dem Status quo keine Zukunft hat. Mehr administrative und politische Einheit nach innen und eine gemeinsame Interessensvertretung der Region nach außen seien überfällig und werden von der Bevölkerung des Ruhrgebietes erwartet.

Abb. 26: Grüne Lunge im östlichen Revier: Dortmund-Ems-Kanal



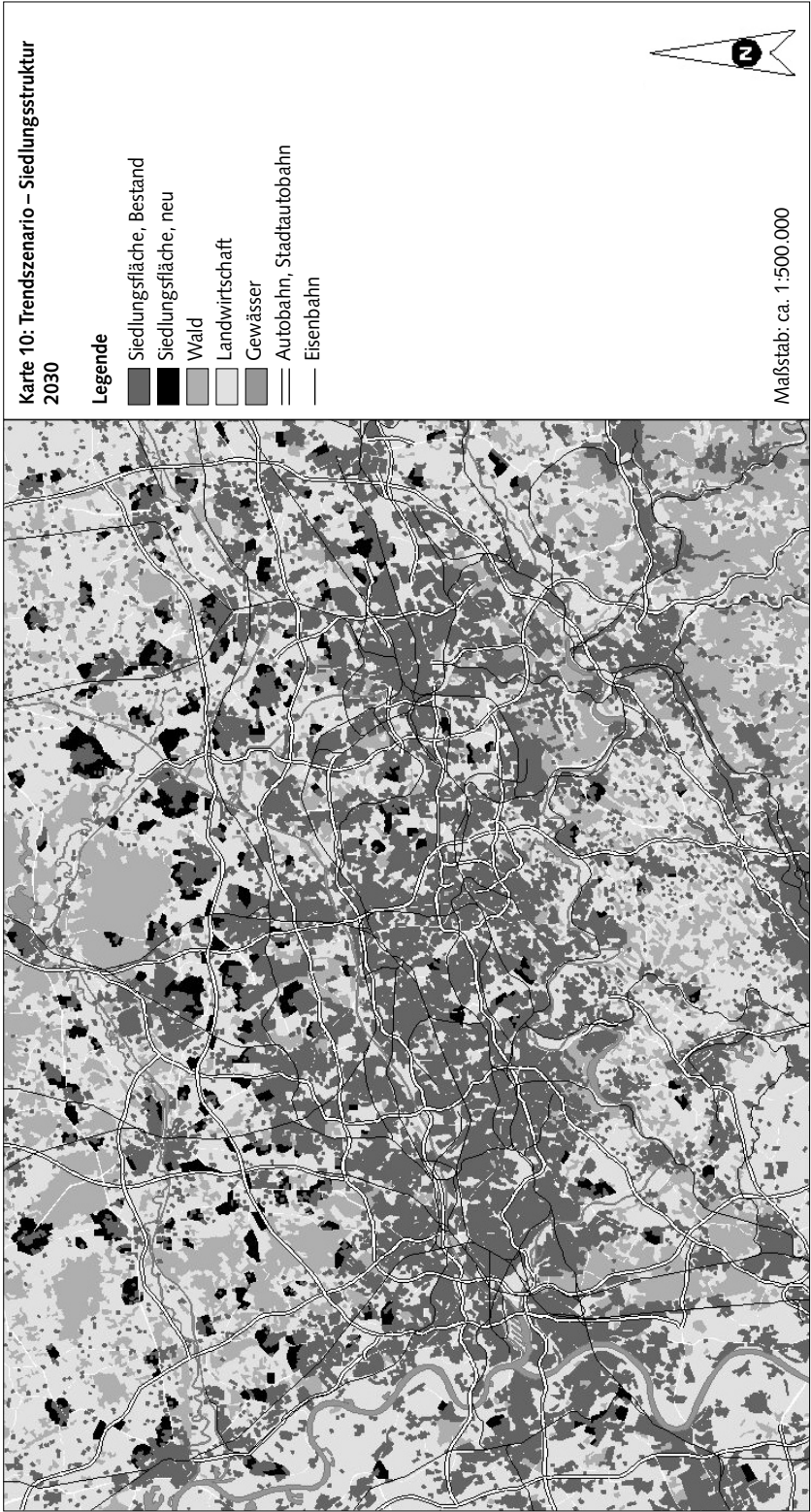
7 Trendszenario

Die Funktion des Trendszenarios ist es, aufzuzeigen, was im Ruhrgebiet passiert, wenn nichts passiert. Das bedeutet, gehen die Dinge, und vor allem die (Nicht)Planung weiter ihren gewohnten Gang, so ist es Aufgabe des Trendszenarios, die wahrscheinlichste Entwicklung für die Zukunft des Ruhrgebiets für diesen Fall darzulegen. Festzustellen ist, dass über den Endzustand keine endgültige Gewissheit vorherrschen kann. Jedoch sind die Trends zur Raumstruktur sowie zu den raumrelevanten Nutzungen deutliche Fingerzeige auf die zukünftige Entwicklung. Die analysierten Trends werden auf die Zukunft projiziert und die sich daraus ergebende Raumstruktur sowie die räumlich relevanten Nutzungen dargestellt (vgl. Karte 10).

Das hier entwickelte Trendszenario setzt sich aus eben diesen Bestandteilen zusammen. Zunächst wird die räumliche Struktur des Ruhrgebiets hinsichtlich des Siedlungs-, Frei- und Verkehrsraumes beschrieben. Im Anschluss an die reine Darstellung der zu erwartenden räumlichen Struktur wird auf die bereits in der Analyse erarbeiteten raumrelevanten Nutzungen eingegangen. Fragestellung bei der Entwicklung des Trendszenarios sind die Bereiche des Wohnens und der Bevölkerung, der Arbeit, Versorgung und der Hochschulen, des Freizeit- und Kulturbereichs sowie die Ausprägung des Verkehrs im Ruhrgebiet.

7.1 Siedlungsstruktur

Die bestehenden Trends in der Siedlungsentwicklung haben ein äußerst diffuses und fragmentiertes Siedlungsbild zur Folge. Einzelne Städte sind auf der Karte des Trendszenarios als solche nicht mehr erkennbar. Zum einen sind die Großstädte im Kampf gegen Bevölkerungsverluste, als Folge der Suburbanisierung, gezwungen, Bauland auszuweisen, so dass die letzten Freiräume im Kernbereich angegriffen werden und der Anteil versiegelter Fläche weiter steigt. Zum anderen nimmt aber auch die Siedlungsfläche im südlichen Münsterland im Zuge der fortschreitenden Zersiedelung enorm zu. Als Wohnstandorte außerhalb der Kernstädte sind insbesondere Kleinstädte interessant, die ungefähr eine halbe Autostunde vom Ruhrgebiet entfernt liegen. Dazu zählen Gemeinden wie Selm, Olfen oder Schermbeck, die verkehrsgünstig an einer ausgebauten Bundesstraße oder Autobahn liegen. Aber auch im Süden des Ruhrgebiets sind ähnliche Tendenzen zu beobachten. Hier allerdings setzt die für den Siedlungsbau ungünstigere Topographie Grenzen. Außerdem sind die Preise auf dem Bodenmarkt hier höher. Dennoch boomt auch im Süden der Bau von Einfamilien- oder Reihenhäusern in Gemeinden wie Hattingen, Velbert oder Sprockhövel.



Ähnliche Formen nimmt das Trendszenario im gewerblichen Bereich an. Bei Gewerbeansiedlungen ist die Anbindung an das transeuropäische Straßennetz das dominierende Standortkriterium. Infolgedessen finden sich großflächige Gewerbeparks entlang der Schnellstraßen. Diese Form der Siedlungsentwicklung, das sogenannte strip development, erhöht zusätzlich noch die Barrierewirkung der Hauptverkehrsachsen.

Diese Prozesse werden nicht schlagartig, sondern sukzessive, nicht an einem Ort geballt, sondern partiell an vielen Orten stattfinden und zutage treten. Dieser Weg führt aus ökologischer Sicht in eine Sackgasse, da natürliche Lebensräume zerstört werden und Biotopinseln entstehen. Wenn man diese Raumstruktur benennen möchte, so trifft Thomas Sieverts „Zwischenstadt“ das Trendszenario am nächsten. Ein Siedlungsbrei ohne klare Grenzen, ohne Anfang und ohne Ende.

7.2 Freiraumstruktur

Freiraum, und im speziellen ökologisch qualitativ hochwertiger Freiraum, ist seit Beginn der industriellen Revolution ein immer knapper werdendes Gut. Schon heute liegt in Städten wie Herne der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche bei über 70 %. Da die Städte durch das Gemeindefinanzsystem praktisch dazu gezwungen werden, Wohnbauland im Außenbereich auszuweisen, ist der Verbrauch von Naturlandschaft zwangsläufig. In den meisten Fällen wird landwirtschaftliche Nutzfläche in Bauland umgewandelt, doch entgegen allen Beteuerungen bezüglich des Freiraumschutzes durch die Kommunen, sind auch höherwertige Naturflächen betroffen. Durch diese Entwicklung wird das Konzept der IBA mit den Grünzügen A-G endgültig konterkariert. Schon heute sind diese Grünzüge mehr auf dem Plan denn in der Realität vorhanden und sie werden selbst in dieser Form nicht erhalten. Die verbleibenden Freiflächen müssen als Konsequenz einem höheren Erholungsdruck standhalten. Im Ergebnis präsentiert das Trendszenario ähnlich zur Siedlungsfläche eine fragmentierte und durch Verkehrsachsen zerschnittene Freiraumstruktur.

7.3 Verkehrsstruktur

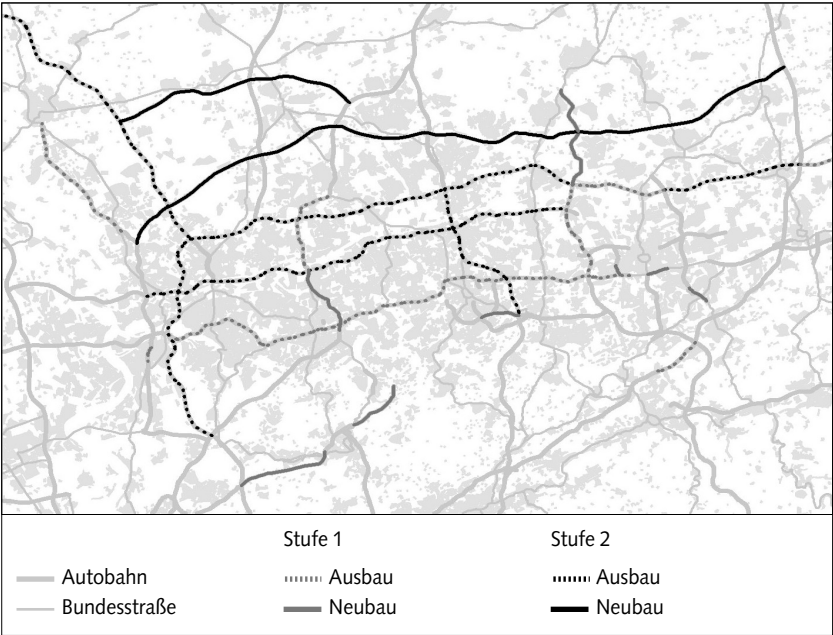
Hinsichtlich der Beschreibung der Verkehrsstruktur bietet sich ein zweistufiges Vorgehen an. Stufe 1 stellt Entwicklungen dar, die bereits in der Ausführung sind, deren Planungen schon konkret existieren oder Projekte, die in der Diskussion sind und aller Voraussicht nach verwirklicht werden. Stufe 2 stellt die Auswirkungen der Ausdehnung des Siedlungsraumes in das Umland dar. Es wird aufgezeigt, wo durch erhöhte Siedlungstätigkeit neue Verkehrsstrassen notwendig werden und bestehende Straßen ausgebaut oder verlängert werden (vgl. Abb. 27).

Durch die starke Zunahme im motorisierten Personen- und Güterverkehr wird der Ausbau fast aller BAB notwendig sein. Nur wenige Strecken werden aufgrund heute enormer Kapazitätsüberschüsse im Trendszenario nicht ausgebaut werden, z.B. die A 31 oder die A 44 zwischen Witten und Bochum. Des Weiteren werden bereits existierende Planungen verwirklicht werden, wie die Verlängerung der A 52 zur A 2

(Bezirksregierung Düsseldorf 2000). Auch die in Dortmund stark diskutierte Untertunnelung der B 1 wird im Jahr 2030 unter hohen Kosten realisiert worden sein. Das durch dieses Projekt gebundene Geld steht somit für andere Verkehrsträger nicht zur Verfügung. Durch Neu- und sechsstreifigen Ausbau von Autobahnen entsteht ein erheblicher Flächenverbrauch.

Im Bereich des Schienennetzes sind keine weiteren Neubaumaßnahmen zu erwarten. Hier ist im Gegenteil eher mit freiwerdenden Flächen zu rechnen. Als Problem entpuppt sich hierbei aber oft das mangelnde Interesse der Deutschen Bahn an der Entwidmung der Bahnflächen. Somit liegen die Flächen lange Zeit brach und warten auf neue Nutzungskonzepte – Revitalisierungsanstrengungen im Sinne des Umweltverbundes sind nicht geplant. Wichtigste Maßnahme im Bereich der Schiene

Abb. 27: Asphalt ohne Ende? – Autobahnnetz 2030



wird aber die Einführung der Magnetschwebebahn Metrorapid sein. Entgegen den langfristigen Planungen wird es aber nicht den Ringschluss sowie die Verlängerung nach Köln geben, sondern der Metrorapid wird ein isoliertes Verkehrsmittel bleiben.

In der Analyse wird nicht auf den Luftverkehr eingegangen, trotzdem soll hier erwähnt werden, dass ein Ausbau der Flughäfen im Trendszenario stattfinden wird. Es wird sich aber kein Großflughafen im Revier herausbilden. Der Düsseldorfer Flughafen wird die Anbindung des Ruhrgebietes an das weltweite Luftverkehrsnetz leisten und deswegen weiter ausgebaut. Das hat insbesondere für die Städte im westlichen Ruhrgebiet durch die Lage in der Einfugschneise eine erhöhte Lärmbelästigung zur Folge. Die Abnahme der Bedeutung der Binnenschifffahrt wird einige Häfen im Ruhrgebiet zu Freizeithäfen degradieren oder aufwerten, je nach Sichtweise. Durch den Niedergang der Schwerindustrie und den dadurch bedingten Rückgang von

Massengütern verliert die Binnenschifffahrt ihre Vorteile gegenüber dem Lkw. Bereits heute verzeichnet der Dortmunder Hafen einen Rückgang des Frachturnschlages von 1995 bis 1999 um 37 % (website Dortmunder Hafen).

Die gerade beschriebenen Entwicklungen und Maßnahmen sind sehr realistisch gewählt und in der Planung zum Teil schon weit fortgeschritten. Da der Zeithorizont 2030 allerdings weit gesteckt ist, müssen möglichst plausible Annahmen darüber hinaus getroffen werden. Für weitergehende Voraussagen des Trendszenarios ist es nur logisch, das Verkehrsnetz der ausufernden Siedlungsentwicklung anzupassen. Dabei ist durch die eher niedrige Bevölkerungsdichte in den Neubaugebieten im südlichen Münsterland und auch in den anderen Suburbanisierungsbereichen davon auszugehen, dass der Verkehr über die Straße abgewickelt werden wird. Dazu bedarf es Schnellstraßen, die zum einen in das Ruhrgebiet hereinführen, zum anderen aber auch Verknüpfungsachsen zwischen den neu entstandenen Wohnvororten. Vorstellbar ist eine zusätzliche Ost-West-Autobahn durch das südliche Münsterland sowie die Verlängerung der Nord-Süd-Autobahnen des Ruhrgebiets in eben dieses südliche Münsterland hinein. Folge ist somit ein noch größeres Netz von Schnellstraßen im Ruhrgebiet, die es wiederum ermöglichen, von immer weiter entfernten Orten einzupendeln.

7.4 Bevölkerung und Wohnen

Für das Ruhrgebiet lässt sich für den Zeitrahmen von 30 Jahren eine weitere Bevölkerungsabnahme prognostizieren. Diese Prognose stützt sich sowohl auf zu beobachtende gesamtdeutsche Trends als auch auf ruhrgebietspezifische Entwicklungen. Rahmengebend für das Trendszenario ist die in Deutschland allgemein feststellbare demographische Entwicklung. Seit Jahren ist die Geburtenrate der deutschen Bevölkerung rückläufig – ein typisches Symptom einer postindustriellen Gesellschaft, das langfristig zur Überalterung der Bevölkerung führt. Diese Entwicklung äußert sich bereits erkennbar in der rückläufigen Gesamtbevölkerung. Zweite Hauptursache für Bevölkerungsverluste ist die zu erwartende weitere Zunahme der Abwanderung in andere prosperierende Regionen Deutschlands.

Ein weiteres gesamtdeutsches Problem der postindustriellen Phase ist der wachsende Anteil der Arbeitslosen- und Sozialhilfeempfänger an der Gesamtbevölkerung. Immer mehr Menschen müssen durch das soziale Netz aufgefangen werden, da sie die Anforderungen, die der Arbeitsmarkt an sie stellt, nicht erfüllen können. So werden wegrationalisierte Arbeitskräfte aus dem sekundären Sektor allenfalls teilweise durch den boomenden Niedriglohnbereich im tertiären Sektor aufgefangen, wie zum Beispiel in Call-Centern. Im Arbeitsmarktbereich für höher qualifizierte Fachkräfte, der sich im Ruhrgebiet auch mehr schlecht als recht entwickelt, finden diese Menschen jedoch mangels Qualifikation keine neue Beschäftigung. Dieser immer noch nicht vollzogene und auf absehbare Zeit auch nicht abzuschließende Strukturwandel schwächt den Ballungsraum durch die Gefahr wachsender Arbeitslosigkeit und nicht zuletzt einen damit verbundenen Imageverlust, so dass künftig

eine verstärkte Abwanderung aus dem Ruhrgebiet in andere Regionen Deutschlands zu erwarten ist.

Räumlich noch unmittelbarer wirkt sich die zu befürchtende Entwicklung des weiterhin wachsenden Suburbanisierungsdrucks aus. Es werden auch zukünftig bislang ländlich geprägte Gebiete durch Siedlungstätigkeit zerschnitten und Grenzen zwischen Stadt und Land unkenntlich werden. Der Agglomerationsraum Ruhrgebiet wird im Trendszenario weiter in die Fläche wachsen und Attraktivität einbüßen. Trotz dieser Vielzahl an negativen Folgen bleiben die ebenfalls zahlreichen Ursachen für die Zunahme des Suburbanisierungsdrucks bestehen. Günstiges Bauland am Stadtrand und der Wunsch nach Wohneigentum mit Garten, großzügigen Wohnungszuschnitten und moderner Haustechnik kontrastieren mit den vergleichsweise unattraktiven Wohnverhältnissen der Innenstädte und ziehen die gerade für die kommunalen Steuereinnahmen so wichtige erwerbstätige Bevölkerung aus den Städten. Altbauwohnungen werden diesen Wohnstandard auch zukünftig nicht erreichen, da Modernisierungen und Änderungen der Wohnungszuschnitte für ihre Besitzer oft zu teuer sind. In Zukunft werden vermehrt Wohnviertel mit zustandsbedingt sehr niedrigem Mietniveau entstehen, welche dann eher ärmere Bevölkerungsschichten anziehen. Traditionell sammeln sich dort Arbeitslose, zugewanderte Ausländerfamilien mit einer – aufgrund der Haushaltsgröße – oft unterdurchschnittlichen Erwerbstätigenanzahl, Singlehaushalte und aus dem Kreis der ursprünglichen Bewohner ein erhöhter Anteil an Rentnern. Diese Stadtteile werden für die Bevölkerung unter Umständen so unattraktiv, dass es zu Wohnungsleerständen kommen kann. Diese genannten Bevölkerungsgruppen zeichnen sich durch geringere Eigenständigkeit aus, sie erhöhen die kommunalen Ausgaben und bringen der Gemeinde kaum Steuereinnahmen.

Resultat und Kernproblem des Trendszenarios ist eine deutliche soziale Segregation. Der Abwanderung der wohlhabenden Bevölkerung ins suburbane Umland oder sogar in eine andere Region Deutschlands steht das Zurückbleiben ärmerer Bevölkerungsschichten in den Innenstädten gegenüber. Daraus ergibt sich eine kontinuierlich stärker werdende Belastung der kommunalen Finanzhaushalte der Ruhrgebietsstädte durch sinkende Steuereinnahmen und steigende Sozialaufwendungen. Gewinner dieser Entwicklung sind kleinere, im Außenbereich des Ruhrgebietes gelegene Standorte, wie beispielsweise die Gemeinden im südlichen Münsterland, da diese abwandernde zahlungskräftige Bevölkerungsschichten anziehen. Sie berücksichtigen aber nicht die Bevölkerungs-, Attraktivitäts- und Potentialverluste des gesamten Ruhrgebietes. Schon mittelfristig werden sie sich neben den Kernstädten und dem gesamten Ruhrgebiet in die Kreis der Verlierer einreihen.

7.5 Arbeit, Versorgung und Hochschulen

Bedingt durch den Strukturwandel im Ruhrgebiet haben sich die Formen der Arbeit in diesem Raum verändert und mit ihnen natürlich auch die Ansprüche an den Raum. Die Analyse des Flächenanspruchs hat ergeben, dass selbst ohne eine Veränderung

der Beschäftigtenzahlen ein neuer Flächenbedarf durch Ersatzmaßnahmen entsteht. Dabei hat die Mobilität der Bevölkerung stark zugenommen, so dass großflächige Gewerbeansiedlungen auf der grünen Wiese ohne weiteres möglich sind. Prognosen über die weitere Entwicklung des Flächenbedarfs sind im Trendszenario für den Bereich der Arbeit schwierig. Gerade für das Ruhrgebiet, mit seiner sehr spezifischen Gewerbe- und Industriestruktur, lassen sich somit nur wenig aussagekräftige Kennziffern aufstellen. Dennoch ist mit einem Trend zu einer gemäßigten Steigerung der Flächeninanspruchnahme zu rechnen. Diese zusätzlichen Flächen werden nur in geringem Maße auf Industriebrachen realisiert werden, da die Altlastensanierung für private Investoren nicht lukrativ ist.

Bei Versorgungseinrichtungen, insbesondere den großflächigen Einzelhandelsbetrieben, ist für das Trendszenario damit zu rechnen, dass weiterhin der größte Teil der Ansiedlungen in der Peripherie stattfinden wird, gerade aufgrund der stetig steigenden Motorisierung der Bevölkerung. So kann allgemein auch mit einem erhöhten Flächenanspruch im Bereich der Versorgung gerechnet werden. Es steht zu erwarten, dass Menschen zunehmend bereit sind, größere Distanzen für ein demgegenüber zur Verfügung stehendes breiter gefächertes Warenangebot zurückzulegen. Besonders gravierend scheinen hier die Einschnitte im Bereich der Versorgungsstrukturen vor allem in Citylagen zu sein, was, einmal abgesehen von der weiteren Zersiedelung, besonders negative Auswirkungen auf weniger mobile Bevölkerungsschichten, vor allem Alte, haben wird. Dies zieht einen weiteren Druck auf die jetzt schon überlastete Verkehrsinfrastruktur, insbesondere das Straßennetz, nach sich.

Im Bereich des tertiären Sektors existieren relativ genaue Prognosen. Das Ruhrgebiet verzeichnet in diesem Bereich einen großen Nachholbedarf und steht noch heute hinter anderen Großstädten Deutschlands weit zurück. Zwar hat es einen starken Anstieg der Beschäftigtenzahlen im Dienstleistungssektor gegeben, doch letztlich ist der Wert im Vergleich zu anderen Regionen gering. Aufgrund dieses Nachholbedarfes und ableitend aus der Baugenehmigungsstatistik, ist in den nächsten Jahren mit einem weiteren Anstieg der Bürobautätigkeit zu rechnen. Für das Ruhrgebiet wird für das Jahr 2010 zunächst ein Anstieg des Bürobaufächenbedarfs um ein bis zwei m² pro Mitarbeiter erwartet. Das würde bei gleichbleibender absoluter Beschäftigtenzahl einen Anstieg um rund 662.000 m² BGF bedeuten. Zudem ist in Deutschland von einem zunehmenden Tertiärisierungsdruck auszugehen. Resultierend aus dem weiteren Wegbrechen von Teilen des sekundären Sektors, ist ein Beschäftigtenzuwachs in produktions- und konsumorientierten Dienstleistungen zu erwarten. Diese Entwicklung deutet auf eine kontinuierliche Angleichung an die Werte in anderen deutschen Wirtschaftsregionen hin. Essen und Dortmund kristallisieren sich im Trendszenario als Hauptzentren heraus. In diesem rücksichtslosen Wettbewerb um Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor werden die anderen Städte zurückbleiben.

Hinsichtlich der Bildungseinrichtungen präsentiert sich das Ruhrgebiet als Europas dichteste Hochschullandschaft. Sechs Universitäten und sieben Fachhochschulen prägen den Raum und haben sich national wie international längst etabliert. Von

einer Fortsetzung dieser einst revolutionären Zukunftsentscheidung im Zuge des Strukturwandels in den 1960er Jahren, das Ruhrgebiet als Universitätsstandort zu entwickeln, ist auszugehen, obwohl sie dem politischen Willen obliegt. Politischen Druck vorausgesetzt ist genug Verteilungsmasse für eine expansive öffentliche Bildungsfinanzierung vorhanden. Eine stetig wiederkehrende Diskussion um Studiengebühren kann die Positiventwicklung für Nordrhein-Westfalen als Bildungsstandort nachhaltig beeinflussen und „den Motor der Entwicklung“ (Kunzmann 1987: 533), die Hochschulen, für die Region entscheidend abwerten. Von einer Abkehr der zumeist peripheren Standorte ist nicht auszugehen, so dass eine stärkere Vernetzung mit den Innenstädten ausbleibt. Neben kleinteiliger Nachverdichtung ist hier nicht mit einschneidenden Veränderungen zu rechnen.

7.6 Freizeit, Erholung und Kultur

Im Gegensatz zu Bereichen wie Wohnen, Arbeit oder Verkehr, sind die Flächen für diesen Bereich nicht so umfangreich und verschwinden eher in einem Raum von der Größe des Ruhrgebietes. Gerade kulturelle Einrichtungen finden sich traditionell, wie wohl auch zukünftig, an zentralen Orten in den verdichteten Zentren der Städte des Ruhrgebiets. Allerdings findet sich im Jahr 2030 vor allem aufgrund des verschärften interkommunalen Wettbewerbs in allen Städten eine Fülle von Einrichtungen der sogenannten Hochkultur. Für das Trendszenario ist wahrscheinlich, dass jede Stadt versuchen wird, möglichst von Theatern über Museen bis hin zu Konzerthäusern alle Bereiche der Hochkultur abzudecken. Absicht ist es, die weichen Standortfaktoren aufzuwerten, um im Konkurrenzkampf um Unternehmensansiedlungen, gerade bei solchen, die hochqualifizierte Arbeitskräfte benötigen, bestehen zu können. Folge dieses zu erwartenden Überangebots im Ruhrgebiet wird es sein, dass die Einrichtungen mehr Quantität als Qualität bieten werden. Zudem wird es für die einzelnen größtenteils bankrotten Städte, in noch stärkerem Maße als heute, schwierig sein, solche Einrichtungen zu finanzieren. Auch in diesem Bereich wird der Versuch unternommen, einen möglichst großen Anteil in private Trägerschaften zu bringen, mit nicht abschätzbaren Folgen für den freien Zugang zu kulturellen Einrichtungen – unabhängig vom sozialen Status der Menschen. Es besteht die Gefahr, dass es nur noch Kultur auf Bestellung gibt, für die Förderung unabhängiger Kultur wird den Kommunen das Geld fehlen.

Die Annahmen im Bereich der Freizeit, die über den hochkulturellen Aspekt hinausgehen, fallen ähnlich aus. Einerseits gibt es einen von den Menschen ausgehenden Trend hin zur Individualisierung der Gestaltung freier Zeit sowie den Wunsch nach Freizeit mit einem möglichst großen Erlebnisscharakter. Andererseits entstehen weiterhin zahlreiche Einrichtungen standardisierter Freizeit. Der Drang nach Individualität und Erlebnis wird in Parks wie dem Warner Bros. Movie Park Bottrop kanalisiert und vereinheitlicht. In der Zukunft wird die Anzahl dieser Einrichtungen weiter steigen, jedoch nicht in dem Maße wie die kulturellen Einrichtungen, da diese aufgrund ihrer privatwirtschaftlichen Herkunft in einem stärkeren Maße den Markt-

prinzipien unterworfen sind. Es wird eine an der Nachfrage orientierte Entwicklung in diesem Bereich geben, wobei sich die Frage stellt, inwiefern es den Unternehmen durch Werbefeldzüge und die Suggestierung des einzig befriedigenden Lebensstils gelingt, die Nachfrage zu steigern. Auch in diesem Punkt sind die sozialen Auswirkungen dieser Entwicklungen zu thematisieren. Welchen sozialen Statusgruppen wird es zukünftig, vor dem Hintergrund hoher Arbeitslosenzahlen und sinkender Sozialleistungen, möglich sein, am Konsum der beschriebenen Freizeitangebote teilzunehmen? In welcher Art und Weise werden die Bevölkerungsgruppen, die durch monetäre Grenzen ausgeschlossen sind, ihre Freizeit verbringen? Für sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen werden vor allem die kostenlosen Orte der Freizeit und Kultur Anlaufstellen bleiben. Der herkömmliche Stadtpark – soweit noch eintrittsfrei zu besuchen sind – sowie die wenigen noch vorhandenen Naherholungsgebiete – und nur die, die auch mit dem ÖPNV erreichbar sind – werden Zentren der Freizeitgestaltung statusniedriger Gruppen sein. Es wird kommt zu einer verstärkten sozialen Segregation im Kultur- wie auch im Freizeitbereich.

7.7 Verkehr und Transport

Der Verkehr wird bis zum Jahr 2030 weiter zunehmen, allerdings sind Vorhersagen aufgrund des langen Zeithorizonts schwer. Für das Trendszenario soll die Prognose der Bundesregierung für das Jahr 2015 Grundlage sein. Diese vermutet eine allgemeine Zunahme des Personenverkehrs um 19,8 % und des Güterverkehrs um 64,1 % (BMVBW 2000: 62). Dieser Wert sollte für das Szenario 2030 als Minimum angesehen werden, da zu erwarten ist, dass bis dahin keine Trendumkehr einsetzen wird, weil ernsthafte Programme und Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Verkehrs nicht angedacht oder aufgrund erfolgreicher Lobbyarbeit durchzusetzen sind. Insbesondere die Zunahme des Güterverkehrs durch eine „Vergrößerung von Beschaffungsradien und die Ausweitung von Absatzmärkten“ (BMVBW 2000: 8) steht in engem Zusammenhang mit der Globalisierung, deren Folge eine starke Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs ist (BMVBW 2000: 8).

Der Anteil der Verkehrsmittel wird sich laut Verkehrsbericht 2000 nur marginal zugunsten des Umweltverbundes verbessern. Positive Effekte durch die Verschiebung im Modal Split werden durch die enorm hohe Zunahme des Verkehrsaufkommens absorbiert. Beispielsweise sind die Einkaufszentren auf der grünen Wiese eindeutig auf das Auto ausgerichtet. Das veränderte Einkaufsverhalten hat nicht zuletzt eine Verringerung des Fußgängeranteils zur Folge. Der Anteil des Radverkehrs wird wie bisher verhältnismäßig gering bleiben, da die Städte die Voraussetzungen aufgrund finanzieller Engpässe nicht wesentlich verbessern werden. Beim Güterverkehr wird sich die Dominanz des Lkw verschärfen, da insbesondere im Ruhrgebiet durch die Abnahme von Massentransportgütern durch das Ende der Kohle- und Stahllära Potentiale für den Schiffsverkehr und die Eisenbahn wegbrechen. Es steht eine Ausdünnung des Schienennetzes für den Güterverkehr zu befürchten.

Die weitere Zunahme von Kraftfahrzeugen bedeutet für das Trendszenario nicht

nur mehr Verkehr und eine verstärkte Straßenbautätigkeit, sondern auch mehr Parkflächen, also erhöhten Bedarf für den ruhenden Verkehr. Von der „Blechlawine“ werden die sowieso schon chronisch belasteten, stark verdichteten innerstädtischen Wohnviertel betroffen sein, aber auch immer mehr Reihen- und Einfamilienhaus-siedlungen, bei deren Bau noch mit niedrigerer Anzahl von Autos gerechnet wurde. Die Zunahme der Kraftfahrzeuge wird mindestens bis zur Erreichung des Bundesdurchschnittes fortschreiten.

Aufgrund weiter stattfindender Subventionierung der Straße wird der öffentliche Personenverkehr des Trendszenarios nicht wesentlich zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen können. Auch im Jahre 2030 wird der Straßenverkehr nicht annähernd für die von ihm verursachten Kosten herangezogen. Um die Position des ÖPNV im Ruhrgebiet zu festigen, muss das Nahverkehrsnetz auch dem Verflechtungscharakter des Agglomerationsraumes entsprechend vernetzt sein. Dieses wird aber vermutlich wegen technischer Probleme (unterschiedliche Spurweiten bei Straßenbahnen), hohem Kostendruck sowie durch die verschiedenen Trägerunternehmen nicht ausreichend geschehen. Die fortschreitende Suburbanisierung gefährdet zudem ein flächendeckendes Angebot mit Bus und Bahn, da immer größere Bereiche mit zunehmend geringerer Bevölkerungsdichte erschlossen werden müssen und somit ein attraktives Angebot nicht wirtschaftlich ist. Der Metrorapid wird sich als Pharaonen-grab der heutigen Landesregierung herausstellen. Es bestehen berechtigte Zweifel an der Wirtschaftlichkeit dieses Projektes. Zu erwarten ist, dass die Strecke Dortmund-Düsseldorf als isoliertes Teilstück bestehen bleibt und die hohen Investitionskosten somit nicht gerechtfertigt sind, vor allem, da die beabsichtigten Zeitgewinne für die Nutzer durch die schlechtere Verknüpfung mit dem übrigen Netz (insbesondere in Nord-Süd-Richtung) nicht realisierbar sind. Es steht zu befürchten, dass Busse und Bahnen auch in der Zukunft nur von denjenigen benutzt werden, die sich kein Auto leisten können oder nicht fahrtüchtig sind.

8 Die Randstad als Vorbild für die Ruhrstadt?

Die Randstad in den westlichen Niederlanden bietet sich an, Umsetzungsstrategien für die Ruhrstadt zu erforschen, da sie von der Größe und Ausdehnung dem Ruhrgebiet sehr ähnlich ist. Zwar hat auch die Randstad ihre heutige Form nicht durch Raumplaner erhalten, diese haben jedoch ihren Teil dazu beigetragen, die heutige Form und insbesondere die Freiräume zu erhalten. Zudem besitzt die räumliche Planung in den Niederlanden eine große Akzeptanz in der Gesellschaft. Bereits 1960 erschien der *Eerste Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland* (Erster Bericht zur Raumordnung in den Niederlanden), der sich auch intensiv mit der Randstad als wirtschaftlichem Zentrum der Niederlande auseinander setzte. Der gesellschaftliche und politische Stellenwert, den die Raumordnung in den Niederlanden innehat, wurde in Deutschland – auch aufgrund der schlechten Erfahrung mit der nationalsozialistischen Raumordnung – nie erreicht.

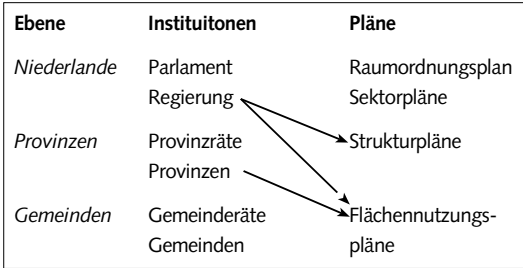
Als logische Folge aus diesem Bedeutungsunterschied der Raumordnung in den beiden Staaten und zur besseren Verständlichkeit der räumlich-funktionalen Entwicklung der Randstad wird hier eine Beschreibung des niederländischen Planungssystem und die Gründe für Kooperation vorangestellt. Nur mit diesem Hintergrundwissen lässt sich die Randstad als solches mit Schwerpunkt auf dem räumlich-funktionalen Aspekt angemessen beschreiben und die Kooperationsbereitschaft verstehen. Beleuchtet man die Randstad genauer, so kann sie aber keineswegs als reines Positivbeispiel dastehen, weswegen eine kritische Betrachtung mit einem in die Zukunft gerichteten Blick präsentiert wird.

Planung in den Niederlanden

Das Planungssystem der Niederlande ist hierarchisch aufgebaut (vgl. Abb. 28). Für die Erarbeitung der staatlichen Planungsziele zeichnet sich der *Rijksplanologische dienst* (Staatliches Amt für Raumordnung) verantwortlich, der dem *Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer* (Ministerium für Wohnen, Raumordnung und Umweltschutz) untersteht. Dieser erarbeitet sogenannte Notas, die Aussagen über die zukünftige Raumentwicklung treffen und wichtige Leitlinien festlegen. Aktuell befindet sich die *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening* (Fünfter Bericht zur Raumordnung in den Niederlanden) im Gesetzgebungsverfahren. Außerdem werden verbindliche Leitlinien festgelegt, die sogenannten *plano-logische kernbeslissingen* (Raumordnungspolitische Grundsatzentscheidungen). Diese bilden einen Rahmen für die Provinzen. Die Provinzen sind die mittlere Ebene und erstellen die *streekplannen* (Regionalpläne), welche die räumliche Entwicklung

auf regionalem Niveau festlegen. Hierin werden die Flächen für städtisches Wachstum aber auch für Landwirtschaft, Natur und Erholung festgelegt. Der gemeindliche *bestemmingsplan* (Flächennutzungsplan) legt die genaue Nutzung der Flächen fest und ist am detailliertesten (website VROM). Aufgrund der besonderen Bedeutung und Größe der Randstad, hat sich hier eine Ebene zwischen den Provinzen und den Gemeinden gebildet, die *regios* (Regionen). Darin haben sich Gemeinden aufgrund

Abb. 28: Planungssystem der Niederlande



gemeinsamer Probleme und Interessen in Form eines regionalen Planungsverbandes zusammengeschlossen. Sie fassen die Interessen einer Großstadt und des unmittelbaren Umlandes zusammen und stellen einen *regionaal structuur-*

plan (Regionaler Strukturplan) auf. Diese Möglichkeit ist im *Wet op de ruimtelijke Ordening* (Raumordnungsgesetz) vorgesehen und trifft Aussagen zur zukünftigen Raumentwicklung der Stadtregion und fasst dabei die Planungen von Staat, Provinz und Gemeinden zusammen (Stadsgewest Haaglanden 2001: 6). Im Gegensatz zum deutschen regionalen Flächenutzungsplan ersetzt der Strukturplan den gemeindlichen Flächennutzungsplan allerdings nicht.

Das eigentliche Planungssystem ist in seiner Struktur dem deutschen sehr ähnlich; es gibt allerdings zum Teil bedeutende Unterschiede. Da Deutschland ein Föderalstaat und zudem wesentlich größer ist, liegen viele hoheitliche Aufgaben, wie insbesondere die Planungskompetenz, in der Bundesrepublik bei den Ländern. Für die Vergleichbarkeit ist es somit sinnvoller die nationale Ebene der Niederlande mit der Ebene der Bundesländer gleichzusetzen. Wichtigster Unterschied zum deutschen Planungssystem ist die Möglichkeit der Intervention des Ministers für Raumordnung bis hinunter in die Flächennutzungsplanung der Gemeinden. Dem Raumordnungsminister ist es dabei aufgrund seiner übergeordneten Perspektive gestattet, von seiner Weisungsbefugnis Gebrauch zu machen und sowohl die Provinz als auch die Gemeinde dazu zu zwingen, bestimmte raumbedeutsame Maßnahmen zu unterlassen oder durchzuführen. Zwar besitzt er nicht die Kraft den ganzen Plan abzulehnen, er kann jedoch Teiländerungen durch Weisungen erzwingen. Auch spielt in den Niederlanden die Politik der „goldenen Zügel“ eine sehr bedeutende Rolle. Die Städte und Gemeinden sind abhängig vom Staat, wenn es darum geht, große Infrastrukturinvestitionen (z.B. Straßen- und Wohnungsbau) zu erhalten. Durch diese Gelder übt die Regierung Druck aus, der die Gemeinden in die gewünschte Richtung lenkt.

Kooperation in den Niederlanden

Das Planungssystem kann also nicht die Ursache für eine stärkere Kooperationsbereitschaft in den Niederlanden sein. Vielmehr ist der wesentliche Unterschied in den

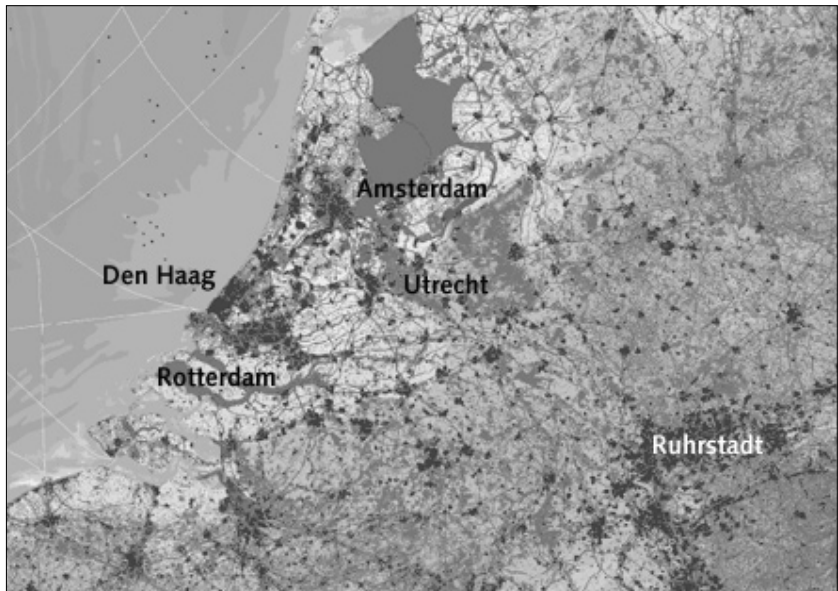
Rahmenbedingungen zu suchen. Insbesondere das Steuersystem der Niederlande weist große Unterschiede gegenüber dem Deutschen auf. So erhalten die Gemeinden annähernd 85 % der Einnahmen vom Staat und nur ein kleiner Teil stammt aus den Gebühren und Steuern der Gemeinden selbst. Dabei existiert ein sehr komplizierter Verteilungsschlüssel, der wesentlich mehr als nur die Faktoren Bevölkerung und Fläche einer Kommune berücksichtigt. Den Gemeinden geht es wirtschaftlich aber nicht nur wegen des Steuersystems besser, sondern auch durch eine gezielte und langfristig betriebene Bodenvorratspolitik. Zudem ist der Wohnungsbau überwiegend in kommunaler Hand, was es der Gemeinde ermöglicht, zu entscheiden, wo und wie gebaut wird. Vorteilhaft für die Kooperation ist auch die sogenannte niederländische Konsensgesellschaft. So werden viele Probleme schon vorher in informellen Kommissionen und Gesprächen beseitigt und außerdem gibt es unter Planern ein von Parteizugehörigkeit relativ unabhängiges, einheitliches Verständnis von Raumplanung, das sich lange Zeit eng an das Leitbild der kompakten Stadt anlehnte.

Räumlich-funktionale Gliederung der Randstad

Die Randstad ist eine polyzentrale Stadtregion mit rund 7,3 Mio. Einwohnern und 3,3 Mio. Arbeitsplätzen und ist der wichtigste und größte Agglomerationsraum in den Niederlanden. Hier leben 46 % der Bevölkerung, die einen großen Teil zur niederländischen Wirtschaftskraft beitragen (Regio Randstad 2001). Von der Größe und der Einwohnerzahl ist die Randstad mit der Ruhrstadt vergleichbar. Auch in ihrer polyzentralen Struktur, die nicht auf ein städtisches Zentrum ausgerichtet ist, sondern sich aus mehreren selbstständigen Städten mit oberzentralen Funktionen

Abb. 29: Geographische Lage von Randstad und Ruhrstadt

Quelle: VROM 2001: 8, modifizierte Darstellung



zusammensetzt, ähneln sich diese beiden europäischen Agglomerationsräume. Im Gegensatz zur Ruhrstadt kennzeichnen die Randstad aber eine niedrige Arbeitslosigkeit und starkes Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum.

Der Begriff Randstad leitet sich von der geographischen Form ab (Regio Randstad 2001). Mehrere Städte, darunter Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und Utrecht, bilden einen urbanen Ring um ein ländlich geprägtes Gebiet, das sogenannte *Groene Hart* (Grünes Herz). Die heutige Struktur der Randstad resultiert im Wesentlichen aus den physischen und historischen Gegebenheiten. Das Groene Hart war im Mittelalter eine unzugängliche Sumpflandschaft und somit für die Besiedlung nicht geeignet (IDG 1997: 1). Doch auch die Raumordnung hat einen wichtigen

Beitrag zur Erhaltung der Form beigetragen. Im Entwurf der Vijfden Nota ist angedacht, für bestehende Städte und Siedlungen Wachstumsgrenzen, also klare Grenzen zwischen Siedlungs- und Freiraum, sogenannte Rote Konturen festzulegen. Zur Verdeutlichung der Unantastbarkeit von Grünräumen, gibt es analog auch Grüne Kon-

Abb. 30: Blick auf das Geschäftszentrum von Den Haag



turen, um den in einem dichtbesiedelten Land wie den Niederlanden notorisch knappen Freiraum zu schützen (VROM 2001). Dass der Freiraumschutz mit den bestehenden Instrumenten nicht immer gelang, beweist ein Blick auf die Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte (vgl. Abb. 31). Auch das Groene Hart ist nicht so grün, wie der Name es vermuten lässt, vielmehr wird hier intensive Landwirtschaft betrieben und das Meer der Gewächshauskulturen ist unübersehbar.

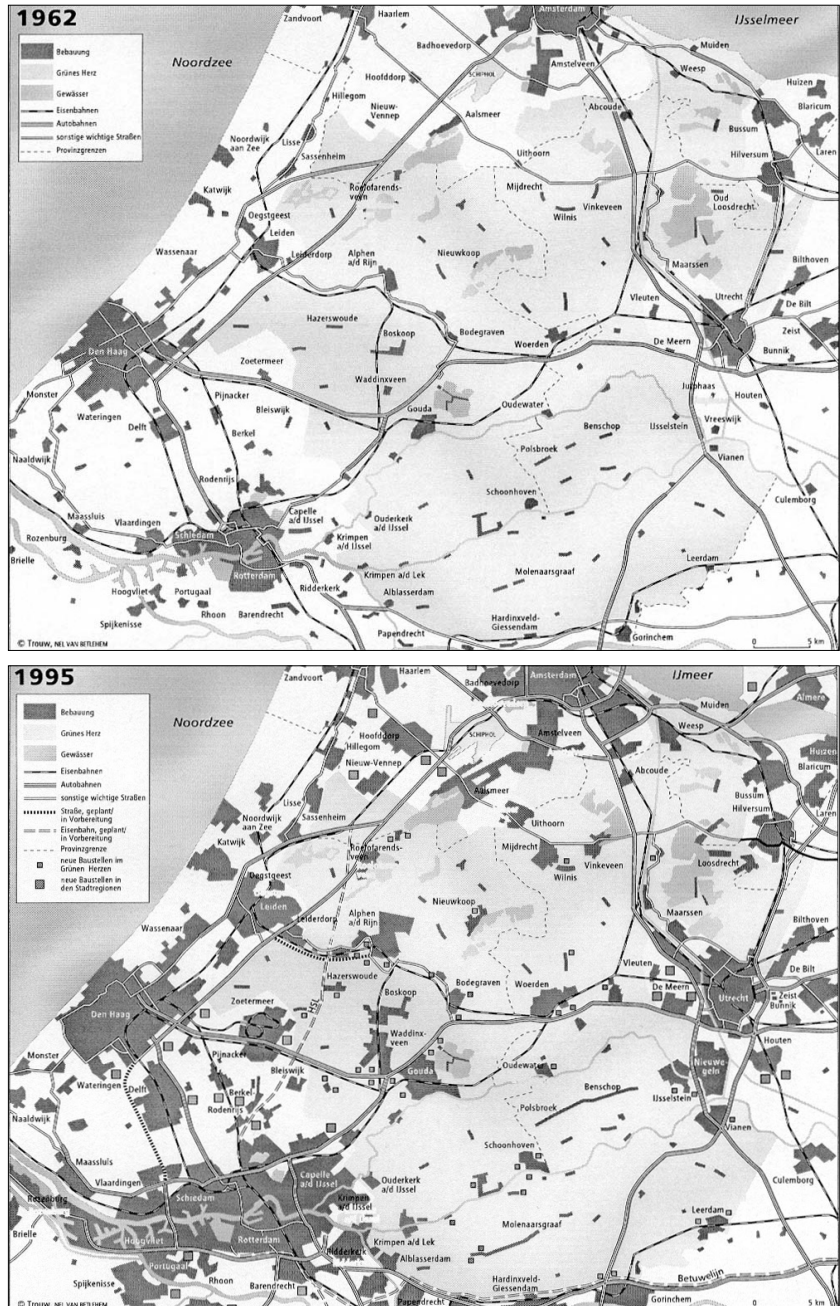
Zwischen den größeren Städten ist eine Spezialisierung in den nationalen und internationalen Funktionen festzustellen. So ist Amsterdam die Hauptstadt des Landes (nicht jedoch Regierungssitz) und das bedeutendste kulturelle und finanzielle Zentrum der Niederlande. Der Flughafen Schiphol bei Amsterdam ist eines der europäischen Luftverkehrskreuzer und verbindet die Randstad mit den internationalen Wirtschaftszentren. Rotterdam erlangt durch den weltweit größten Seehafen ebenfalls internationale Bedeutung. Den Haag stellt das Regierungs- und Verwaltungszentrum der Niederlande dar und ist des Weiteren Sitz des Internationalen Gerichtshofs. Utrecht schließlich ist durch seine zentrale Lage als bedeutender Eisenbahnknotenpunkt und als Zentrum für Kongresse und Handelsmessen bekannt (Regio Randstad 2001: 5). Trotz dieser Funktionsteilung ist der niederländischen Regierung bewusst, dass die Randstad nur durch einen gemeinsamen Auftritt die ihr zustehende Position in Europa einnehmen kann. So stellte die Vijfde Nota fest: „Die Randstad verfügt als

Ganzes über jene kritische Masse, um auf einer Ebene wie andere wichtige städtische Regionen in Europa auftreten zu können. Einzelne Städte innerhalb der Randstad verfügen nicht über diese kritische Masse" (VROM 2001: 40).

Seit 1991 gibt es die Regio Randstad, vertreten durch ein Büro, dessen Aufgabe die Vertretung der Randstad national wie international zu verbessern sowie zur

Abb. 31: Siedlungsfläche der Randstad 1962 und 1995

Quelle: IDG 1997: 4-5



Konfliktlösung zwischen den vier Provinzen Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht und Flevoland beizutragen, ist. Gestärkt wurde diese Institution 1998 noch durch die *Bestuurlijke Commissie Randstad* (Verwaltungskommission Randstad), in der insbesondere die gesamte Randstad betreffende räumliche Planungen und Programme koordiniert werden sollen. In ihr sind zusätzlich noch die vier großen Städte, die vier Stadtregionen sowie die raumrelevanten Ministerien der niederländischen Regierung vertreten. Die Geschäfte dieses Ausschusses werden vom *Bureau Regio Randstad* in Utrecht geführt, das zusätzlich noch eine eigene Vertretung bei der EU in Brüssel unterhält und dort Lobbyarbeit leistet.

Von der Randstad zur Deltametropole

Im Jahre 1998 unterschrieben die Planungsdezernenten von Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und Utrecht eine Erklärung über die *Deltametropool* (Deltametropole). Als Begründer der Idee der Deltametropole gilt Professor Dirk Frieling von der TU Delft. Die Deltametropole ist in erster Linie eine Marketinginstrument zur weltweiten Positionierung als Antwort auf die zunehmende Internationalisierung der Weltwirtschaft. Sie soll die Kräfte bündeln und die lose Ansammlung von Dörfern und Städten der Randstad in eine eng vernetzte Metropole umwandeln. Die Erklärung wurde auf die politische Tagesordnung der Niederlande als ein Projekt von europäischer Dimension gesetzt. Im Unterschied zur Randstad umfasst sie nur die vier Stadtregionen Amsterdam, Rotterdam, Utrecht und Haaglanden sowie deren Umland. Mit 6,1 Mio. Einwohnern und 2,9 Mio. Arbeitsplätzen macht sie jedoch den wesentlichen Teil der Randstad aus. Das Konzept der Deltametropole soll in diesem Gebiet zwei Qualitäten schaffen: Das Delta von Rhein, Maas und Schelde als ein dynamisches natürliches Biotop und eine Metropole als ein dynamisches urbanes Gebiet. Die Deltametropole steht dabei für eine Zunahme der Vielfalt, der internationalen Wettbewerbsfähigkeit sowie der Kooperation (Frieling, Venema 1998: 3). Vorangetrieben wird das Konzept durch die Vereinigung Deltametropole. Diese ist eine private Organisation, an der Vertreter der Regierung, der Provinzen, der Gemeinden sowie private Unternehmen und Verbände mitarbeiten. Die Vereinigung wirbt in Veröffentlichungen und Veranstaltungen für das Konzept der Deltametropole und versucht das Thema in das öffentliche Bewusstsein zu bringen. Aufgrund der Anstrengungen der Vereinigung wurde die Deltametropole als (inter)national bedeutsames Städtetz in den nationalen Raumentwicklungsplan, der Vijfden Nota over de Ruimtelijke Ordening, aufgenommen.

Vorbild Randstad

Der „ehrfurchtsvolle Blick“ deutscher Raumplaner hinüber in die Niederlande ist zum Teil berechtigt. Die Planung genießt in den Niederlanden einen wesentlich höheren Stellenwert als in Deutschland, auch deshalb, weil das Misstrauen gegenüber dem Staat nicht so hoch ist. Das fehlende Vertrauen in Deutschland gegenüber dem Staat allgemein und Planung im Besonderen rührt hauptsächlich aus den Erfahrungen mit

der Herrschaft der Nationalsozialisten, welche die staatliche Macht unmenschlich missbrauchten und auch die Raumordnung ihrer Ideologie unterwarfen. Insbesondere die Begrifflichkeiten der Raumplanung haben deswegen in Deutschland einen faden Beigeschmack.

Als großer Vorteil erweist sich das Gemeindefinanzsystem. Dieses setzt den Konkurrenzgedanken nicht außer Kraft, sondern gibt ihm einen positiven Inhalt. Es gibt nicht den Wettbewerb um die meisten Gewerbegebiete in einer Stadt, sondern um die besten. Zwar gibt es auch Kritik, dass die Gemeinden aufgrund der sicheren Einnahmesituation sich zu wenig um die Ansiedlung von Gewerbe kümmern würden, bei der aktuell extrem niedrigen Arbeitslosenquote ist dieser Kritikpunkt aber eher von untergeordneter Bedeutung.

Positiv zu bewerten ist auch die Organisationsstruktur, die zeigt, dass Kooperation auch trotz höchst komplizierter administrativer Grenzen möglich ist. Der Vorteil in der Randstad ist aber, dass die Kooperation von der gesamten Politik gewünscht ist, also sowohl von der Regierung, den Provinzen als auch den Gemeinden. Die Schaffung des Bureau Regio Randstad ist hierbei besonders hervorzuheben. Durch die Vertretung der Regio Randstad in Brüssel wird zum einen ein direkter Draht zur EU geschaffen, zum anderen verdeutlicht es aber auch den internationalen Anspruch der Randstad. Dass die Kommissionen nicht zu „Debattierclubs“ verkommen, ist aber auch der Politik der Regierung zu verdanken, die im entscheidenden Moment mit Finanzmitteln oder durch direkte Weisungen im Stile einer klassischen Top-Down-Planung die Gemeinden lenken kann.

Neben den politisch-administrativen Aspekten zeigt auch die Raumentwicklung positive Ansätze. Über Jahrzehnte war es in den Niederlanden möglich, die Suburbanisierung zu steuern – verhindert wurde sie allerdings nicht. Mit der Gründung von neuen Städten oder Stadtteilen wie Almere, Lelystad oder Amersfoort-Kattenbroek wurde der steigende Bedarf an Wohnraum und Wohnqualität, insbesondere in der Randstad, gedeckt. In ihnen wurde das Siedlungswachstum an wenigen Orten konzentriert. Insbesondere die Dimensionierung dieser Planstädte bezüglich Ausdehnung und Weitläufigkeit ist allerdings kritisch zu betrachten. Das Beispiel Almere ist besonders beeindruckend, denn die Stadt ist innerhalb weniger Jahre auf Polderflächen im IJsselmeer geplant und gebaut worden. Anfangs eher als Schlafstadt für Amsterdam gedacht, ist die seit ihrer Gründung 1976 jährlich immer noch um mehr als 3.000 Wohneinheiten wachsende Stadt auf dem Weg, eine eigene Identität zu entwickeln.

Zukunft der Randstad?

So positiv sich die Randstad dargestellt hat, die Tendenzen zur Suburbanisierung und des *strip development* sind auch hier unverkennbar. Dabei ist allerdings ein deutlicher Unterschied zwischen dem immer noch sehr restriktiv gehandelten Wohnungsbau und der Gewerbeansiedlung zu beobachten. Insbesondere entlang der chronisch verstopften Autobahnen entwickelt sich ein Gewerbepark nach dem nächsten.

Der Verkehr ist überhaupt das größte Problem in der Randstad. Das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen in der Randstad übertrifft das des Ruhrschnellweges deutlich, insbesondere auf den Verbindungen durch das Grüne Herz. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs, insbesondere in der Koordination, herrscht in der Region noch ein großer Nachholbedarf; so besitzt die Randstad beispielsweise keinen gemeinsamen Verkehrsverbund, was die Niederländer neidvoll auf deutsche Stadtregionen mit ihren Verkehrsverbünden schauen lässt. Die Pendlerverflechtungen sind enorm hoch und es werden täglich lange Wege zurückgelegt. Da die Erreichbarkeit der wichtigen

Abb. 32: Autobahnkreuz A4/A12 bei Den Haag



Städte im Grünen Herzen am besten ist, entsteht hier auch der höchste Siedlungsdruck, was den Bestand des Grünen Herzens in seiner jetzigen Form gefährdet. Die im Entwurf der Vijfden Nota angedachten Roten Konturen, als Wachstumsgrenzen für bestehende Städte und Siedlungen, sowie Grünen Konturen, zur Verdeutlichung der Unantastbarkeit von Grünräumen, werden durch den zwischenzeitlichen Regierungswechsel das Gesetzgebungsverfahren wahrscheinlich nicht überstehen. Es steht zu befürchten, dass der neuen bürgerlichen Regierung der Mut und der Wille zur Durchsetzung eines solch rigorosen Instrumentes fehlt.

Eine gefährliche Tendenz ist auch der schrittweise Rückzug der Gemeinden aus der Bodenvorratspolitik. Zudem bleibt abzuwarten, ob und wie sich die Deltametropole durchsetzen wird. Es besteht die Gefahr, dass das auf wirtschaftliche Stärkung und Gestaltung bzw. Schutz des Freiraums ausgerichtete Konzept letzteren Aspekt vernachlässigt.

Aufgrund der beschriebenen möglichen Entwicklung der Randstad, sollte man sich als Vorbild für die Ruhrstadt sowohl im Bereich der Kooperation als auch der Raumgestaltung wohl eher an der bestehenden Randstad denn an der zukünftigen orientieren.

9 Visionen für das Ruhrgebiet

Die Analyse und das Trendszenario machen deutlich, dass sich im Ruhrgebiet etwas ändern muss, damit es gegenüber anderen Regionen zukunfts- und konkurrenzfähig wird. Schon seit einiger Zeit gibt es dazu Ideen, Konzepte und Visionen. Seit ungefähr einem Jahr wird die Diskussion unter dem Begriff „Ruhrstadt“ geführt, der häufig auch abgewandelt verwandt wird. Die inhaltliche Aussage ist jedoch oft unterschiedlich. Auch die Politik beschäftigt sich mit dem mehrdeutigen Begriff der Ruhrstadt. Die SPD-Landesregierung wollte den KVR abschaffen, um einen größeren Einfluss im Ruhrgebiet zu erlangen. Dies scheiterte am Widerstand der Kommunen. Ersatzinstrument der Landesregierung wurde die neu installierte Projekt Ruhr GmbH.

Der Druck knapper Kassen scheint die Chancen auf die Verwirklichung der Ruhrstadt steigen zu lassen. Einen ersten Schritt in diese Richtung unternehmen die Städte Mülheim, Oberhausen, Gelsenkirchen und Bottrop. Sie wollen ihre Vermessungs- und Katasterämter zusammenlegen. Das würde bedeuten, dass erstmals hoheitliche Aufgaben der betreffenden Kommunen gemeinsam übernommen werden (taz ruhr 18.01.2001). Die Teilnahme an dem Ideenwettbewerb „Stadt 2030“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung der acht Ruhrgebietsstädte Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Herne und Dortmund ist als ein weiterer (sehr bedeutender) Ansatz einer Entwicklung hin zur Ruhrstadt zu werten. Mit Unterstützung der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund erarbeiten die Städte ein gemeinsames Leitbild (website Städtereion Ruhr 2030). Die taz ruhr hat im Sommer 2001 die Serie „Visionen für das Ruhrgebiet“ herausgebracht. Dort äußern sich Prominente zu ihren Visionen, von denen die am wichtigsten erscheinenden kurz vorgestellt werden.

Die Visionäre sind sich einig, dass es ein Gesamtkonzept für die Region geben muss. Die administrative Teilung fördert das Konkurrenzdenken zwischen den Städten und hat zur Folge, dass die Gesamtregion sich durch mangelnde Eigenständigkeit und Visionslosigkeit auszeichnet. Es gibt bisher keine effiziente Lösung für die Regelung überörtlicher Aufgaben, da die Akteure zerstritten sind und nicht mit einer „einheitlichen Stimme“ sprechen. Die Konkurrenz besteht nicht nur zwischen den Städten, sondern auch zwischen gegen- und nebeneinander arbeitenden Institutionen, wie dem KVR und der Projekt Ruhr GmbH. Dabei ist Tenor, dass die Städte isoliert betrachtet, eine geminderte Chance auf gesteigerten Wohlstand und Innovationen haben. Für ein sich zukünftig als eine Region präsentierendes Ruhrgebiet gibt es verschiedene Ideen. Die einen sehen im Ruhrgebiet einen Wirtschaftsraum von

europäischer Bedeutung, andere gehen noch weiter und wollen eine Metropolregion mit gemeinsamer Identität von Weltgeltung.

Christoph Zöpel (Staatsminister im Auswärtigen Amt, Berlin; ehemaliger NRW-Bauminister) stellt sich die Ruhrstadt als Städteverbund, der ins globale Netzwerk der Metropolen integriert ist, vor. Thomas Rommelspacher (Landtagsabgeordneter der Grünen, Stadtplaner und Soziologe) sieht sie eher als homogenen Gesamtraum, mit geringen Disparitäten innerhalb der Region. Roland Kirchhof (geschäftsführendes Vorstandsmitglied von Pro Ruhrgebiet) stellt sich eine Ruhrstadt als zentral organisierte Einwanderungsregion mit dezentralen Zuständigkeiten und globaler Außen-darstellung vor, die durch wirtschaftliche Netzwerke ein internationales Kompetenzzentrum bildet. Walter Haas (Vorsitzender des DGB-Landesbezirkes) wünscht sich das Ruhrgebiet als dynamischen europäischen Wirtschaftsraum, der gute Lebens- und Arbeitsbedingungen in den Bereichen Bildung, Gesundheit und Bürgerbeteiligung bietet.

Wichtig erscheint den meisten Visionären, dass das Ruhrgebiet eine gemeinsame Identität entwickelt, die, wie Arnold Voß (Raumplaner, Uni Essen) es ausdrückt, auf der Basis einer gemeinsamen Geschichte aufbaut. Voß sind besonders soziale und kulturelle Integrationsprozesse der vorhandenen Bevölkerung wichtig. Rommelspacher ergänzt dies noch um den Gedanken der Zuwanderung, der dieser Prozesse bedarf, um eine erfolgreiche Bildung von Mischkulturen zu gewähren.

Bei den Vorstellungen darüber, wie die Ruhrstadt organisiert sein soll, gibt es unterschiedliche Auffassungen. Gerd Willamowski (Verbandsdirektor des KVR) strebt die Bildung eines Dienstleistungszentrums an, dass KVR, Regierungsbezirke und Landschaftsverbände ersetzt. Die kommunale Autonomie soll erhalten bleiben und eine Funktionstrennung der Städte durch Schwerpunktbildung stattfinden, die durch entsprechende Vernetzung wieder zusammen gebracht werden. Die Ruhrstadt soll von unten entstehen und nicht von oben aufgesetzt werden. Die Aufgaben der Ruhrstadt sind eine gemeinsame Freiflächen- und Wirtschaftsförderung und ein Verkehrsmanagement. In diese Kerbe schlägt auch Oliver Wittke (Oberbürgermeister von Gelsenkirchen, CDU), der in einem Interview sich eine Ruhrstadt wünscht, „ähnlich strukturiert wie Berlin. Mit einer Metropol-Regierung, die zuständig ist für Flächenpolitik und Verkehr, für Kultur- und Wissenschaftspolitik und für die Vertretung nach außen“ (taz ruhr 16.11.2000). Mit einem Stadtrat und einem direkt gewählten Repräsentanten, „der für die 5,5 Millionen Einwohner spricht – auf gleicher Augenhöhe wie der Bürgermeister von London oder Paris“ (taz ruhr 16.11.2000).

Kirchhof stellt sich vor, dass übergeordnete Aufgaben zentral erfüllt werden, durch eine vom Land gebilligte Ruhrstadt, die direkt ein Parlament und einen Präsidenten wählt. Die Kommunalaufsicht hat der NRW-Innenminister. Die Kommunen handeln im Auftrag von der Ruhrstadt oder dem Land, wobei die Ruhrstadt eine dezentrale Struktur behält und den Kommunen teilweise die Finanzhoheit und andere Aufgaben zugesprochen werden. Der KVR hat die Steuerung und das Management von Aufgaben der Ruhrstadt inne. Zudem wünscht er sich die Thematisierung der

Kooperation mit Projekten/Netzwerken, insbesondere für Wirtschaftssparten: Energie, Logistik/Verkehr, Information/Kommunikation, Medizintechnik, „Neue Materialien“, Mikrostruktur- und Nanotechnik.

Ähnlich sieht es Zöpel, der die Idee von der Ruhrstadt als Städteverbund mit Parlament und Oberhaupt hat. Zöpel ist ein bedeutender Visionär, da er in seinem 15 Thesen umfassenden Papier sehr detailliert und in sich geschlossen seine Ideen schildert. Bei ihm heißt die „Global City“ Ruhrgebiet „Neubrücken“. Zuständigkeiten „Neubrückens“ sind insbesondere die Flächennutzungsplanung, der Verkehr, die Kultur und die Übernahme der Aufgaben für die Region, die bisher der KVR, die Landschaftsverbände und die Regierungsbezirke innehatten. Die Ebene der Bezirke bleibt, damit für Bürgernähe und -service und insbesondere für Wissensmanagement gesorgt ist. Kleine und mittlere Unternehmen sollen unabhängiger von den großen Firmen agieren können und so im Netzwerk Potentiale ausschöpfen können. Die Wissensgesellschaft und der Dienstleistungssektor sollen vorangetrieben und die Kommunikation zwischen Politik und Wirtschaft gestärkt werden. Eine effiziente Vernetzung mit Düsseldorf soll eine Innovationsballung in Verbindung mit ökonomischer weltweiter Vernetzung bieten.

Rommelspacher favorisiert ebenfalls die Ruhrstadt und stellt sie sich als Regionalkreis Ruhr vor, weil er der Meinung ist, dass regionale Aufgaben wie Verkehrspolitik oder Wirtschaftsförderung auf regionaler Ebene gelöst werden müssen. Haas stellt sich Allianzen zwischen KVR, Kommunen, Projekt Ruhr, Arbeitsverwaltung und Technologie- und Wissenseinrichtungen vor, um Innovation und Investitionen zu fördern. Birger Priddat (Dekan der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Witten/Herdecke) formuliert es als strategische Allianz der Städte und fordert ergänzend eine Verwaltungsreform. Hans Frey (Gelsenkirchen, Mitglied des Landtages, SPD) spricht sich für „Ruhrtopia“ aus, dem die Revierstädte ihre Partikularinteressen in den drei Ebenen, Gemeinschaften, Polit-Management und einem Ruhrsenat für Außenangelegenheiten, unterordnen. Für Voß soll es keine Metropole sein und auch ohne Düsseldorf gestaltet werden, da die Entfernung zu groß ist und mit Düsseldorf keine gemeinsame Geschichte besteht. Die Ruhrstadt soll ein Zusammenschluss „von unten“ aus Gemeinden und Stadtteilen sein.

10 Räumliche Szenarien für die Ruhrstadt 2030

Die Ausführungen des Trendszenarios verdeutlichen, dass, wenn die Raumansprüche der unterschiedlichen Nutzungen und Akteure nicht geplant werden, das Ruhrgebiet sich selbst erstickt. Die ungezügelte Ausweisung von immer neuen Flächen für Wohnen, Gewerbe oder Einzelhandel führt zum Ausverkauf der letzten Flächenpotentiale. Der Freiraum wird verbaut, die Wohnumfeldqualität schwindet, die Wegebeziehungen werden immer ausgedehnter und letztendlich ineffizient. Dies wird die öffentliche Hand, die eine infrastrukturelle Grundversorgung für alle Bürger bereitzustellen hat, schneller spüren als die privaten Akteure. Infrastruktur wird nicht ausgelastet, immer neue Straßen werden notwendig, Bestand wird zugunsten neu errichteter Bauten vernachlässigt und nicht adäquat genutzt. Dieser ständige Neunutzungsanspruch überfordert die räumlichen Ressourcen. Die Kommunen sind nicht in der Lage, ihr bauliches Kapital langfristig untergenutzt zu lassen und angesichts leerer Kassen auch nicht fähig, permanent neu zu investieren und so den Bedürfnissen privater Akteure zu entsprechen.

Dass diese Praktiken in keiner Weise nachhaltig sind – diese Erkenntnis ist nicht neu. Vielfältigst wurden und werden Vorschläge entwickelt und geäußert, wie diesem Raubbau zu begegnen wäre. Derartige Proklamationen sind aber kaum über den Status von Visionen hinausgekommen. Die Einsicht, die derzeit praktizierte Raumbeanspruchung zu überdenken, ist bislang kein Konsens. Gelegentliche diesbezügliche Veröffentlichungen und Äußerungen aus Politik und Wirtschaft haben bislang kaum Widerhall im aktiven Handeln gefunden.

Dieser Projektbericht versucht Vorschläge miteinander zu verknüpfen und eine bildliche Vorstellung von der Ruhrstadt 2030 zu geben. In drei räumliche Szenarien werden Vorschläge präsentiert, wie die Raumbeanspruchung im Ruhrgebiet nachhaltig gelenkt werden kann. Die entsprechenden Karten zeigen, wie der jeweilige Vorschlag die räumliche Gestalt und Struktur verändert.

Den Szenarien liegt ein raumplanerisches Verständnis von zukunftsfähigen Konzepten zugrunde. Zu Beginn steht die Erkenntnis des begrenzten Raumes. Es gibt berechnete und notwendige Ansprüche des Menschen an den Raum, ebenso wie berechnete nicht direkt anthropogen begründete Raumansprüche, beispielsweise den des Lebensraumes für Flora und Fauna. Auch für Natur muss es Raum geben, nicht zuletzt in verdichteten Großstadtreionen. Dies kommt dann auch den Menschen zugute, die den Zugang zu Freiraum und Natur als Teil ihrer Lebensqualität begreifen und fordern. Im Interesse beider muss also eine nachhaltige Lösung gefunden werden, welche die Raumansprüche abwägt und koordiniert. Dabei gibt es nicht

nur den Gegensatz Mensch-Natur, vielmehr sind auch konkurrierende menschliche Ansprüche an den Raum zu berücksichtigen.

Die Szenarien stellen drei Ansätze zur Lösung der Konflikte für das Ruhrgebiet dar. Die Grundideen der drei Szenarien resultieren aus den Abstraktionen der Stegreifentwürfe. Es geht primär darum, Lösungen zu erarbeiten, die sich am Bestand orientieren. Des Weiteren werden hier weder Wachstumsstrategien noch Schrumpfungsszenarien entworfen, sondern der inhaltliche Schwerpunkt der Arbeit liegt auf dem nachhaltigen Stadtumbau – hin zur Ruhrstadt.

Die räumlichen Szenarien basieren auf der Annahme, dass Trends durch Planung gesteuert werden können und dass die Planung sowie räumliche Strukturen Einfluss auf das menschliche Verhalten und Wohlbefinden haben. Die räumliche Darstellung von Visionen zeigt die Auswirkungen dieser auf den Raum und den Zusammenhang von, auf den ersten Blick nichträumlichen Vorstellungen, politischen Entscheidungen und räumlichen Strukturen. So haben zum Beispiel die Kilometerpauschale oder die Förderung des Eigenheimbaus deutliche Auswirkungen auf den Raum.

Bei der Erstellung des Trendszenarios wurden die bestehenden Trends fortgeschrieben und verräumlicht. In den räumlichen Szenarien werden die bestehenden Trends in eine andere Richtung gelenkt oder sogar ganz umgekehrt. Tabelle 10 gibt einen Überblick über die Annahmen der beiden Szenarientypen, dem Trendszenario und den alternativen Kontrastszenarien, die für den Zeithorizont 2030 getroffen wurden.

In den Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung wird im Trendszenario entsprechend der Prognosen eine Abnahme der Bevölkerung eintreten. Begründet wird diese durch den negativen Geburtensaldo, die Abwanderung ins Umland und in andere prosperierende Regionen Deutschlands oder Europas. Die Kontrastszenarien gehen von einer aktiven Bekämpfung dieses Trends aus, hier bleibt die Bevölkerung bis 2030 annähernd konstant. Der negative Bevölkerungssaldo und Abwanderungen werden durch Zuwanderung und familienfreundlichere Politik ausgeglichen. Migration in die Region ist politisch gewollt und wird unterstützt. Durch die Wanderungsprozesse wird es zu leichten Schwankungen kommen, aber im Mittel bleibt die Bevölkerungszahl bei den bestehenden 5,5 Mio. Einwohnern.

Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung geht das Trendszenario von einer starken Zunahme des Verkehrsaufkommens aus, wobei sich das Verhältnis der Verkehrsarten nicht ändert. Die Verkehrskosten bleiben konstant auf einem relativ niedrigen Niveau. Die drei anderen Szenarien gehen ebenfalls von einer zunehmenden Mobilität aus – bei allerdings steigenden Kosten – während der Straßenverkehr in absoluten Zahlen jedoch abnimmt und die Verkehrszuwächse ausschließlich vom Umweltverbund getragen werden. Dies wird zum Teil dadurch erreicht, dass die Mobilitätskosten für das Auto stärker ansteigen, als die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel. Das Güterverkehrsaufkommen wird ebenfalls moderat ansteigen, aber durch politische Eingriffe und starke Förderung des schienengebundenen Güterverkehrs auf die Schiene gelenkt werden.

Im Trendszenario steigt die Wohnfläche je Einwohner weiter an. Die sich ergebenden zusätzlichen Flächenansprüche werden gesteuert. Es wird viele Neubaulandausweisungen auf bisherigen Grün- und Freiflächen, besonders im Umland, geben. Der Neubau wird dem Stadtumbau vorgezogen und so wird es zu Leerständen, besonders in den Innenstädten, kommen. Demgegenüber wird in den alternativen Szenarien eine durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner von bis zu 40 m² angenommen, die politisch gesteuert ist. Denn die Wohnflächenbedürfnisse der Bevölkerung sind noch nicht an ihre Grenze gestoßen und werden, wie die Trendfortschreibung zeigt, weiter steigen. Da die Fortschreibung dieses Trends jedoch nicht raumverträglich ist, muss die bisherige Quadratmeterzahl pro Kopf beim momentanen Durchschnittswert konstant gehalten werden. Neubaulandausweisungen werden gesteuert und sind nur entsprechend den räumlichen Leitvorstellungen der einzelnen Szenarien möglich. Die Bautätigkeit wird überwiegend im Rahmen von Stadterneuerung und Stadtumbau geschehen, das bedeutet Nachverdichtung, Sanierung und Brachflächenrevitalisierung.

Die Arbeitslosenquote liegt im Trendszenario konstant über dem Bundesdurchschnitt. Ein wirtschaftlicher Aufschwung ist nicht zu erwarten. Der Flächenbedarf je Arbeitsplatz steigt an und zieht damit zusätzliche Flächenansprüche, welche aufgrund des Bodenpreises zumeist im Umland realisiert werden, nach sich. Das führt zu einer weiteren Verschärfung des Suburbanisierungsdrucks. In den Kontrastszenarien wird hingegen von einem wirtschaftlichen Aufschwung und steigendem Arbeits-

Tab. 10: Ausgangsprämissen für die Szenarien

Kategorie	Trendszenario	Kontrastszenarien
Bevölkerung	- sukzessive Abnahme der Bevölkerung	- konstante Bevölkerung
Verkehr	- starke Zunahme des Verkehrsaufkommens - Verhältnis MIV- zu ÖPNV-Kosten bleibt konstant - Gütertransport findet über die Straße statt	- Mobilität nimmt zu - die Verkehrszuwächse sind im Umweltverbund - Mobilität wird teurer - moderater Anstieg im Güterverkehr, der politisch auf die Schiene gelenkt wird
Wohnen	- Pro-Kopf-Wohnfläche steigt weiter an - Neubau auf der grünen Wiese - Leerstände in den Innenstädten - Neubau statt Umbau	- Pro-Kopf-Wohnfläche stagniert bei durchschnittlich 40m ² /Person - gesteuerte Baulandausweisung - Umbau und Nachverdichtung statt Neubau
Arbeit	- Arbeitslosenquote konstant über dem Bundesdurchschnitt - Flächenbedarf je Arbeitsplatz steigt	- mehr Arbeitsplätze durch wirtschaftlichen Aufschwung: Stärkung innovativer Ansätze, Technologien etc. - Flächenbedarf je Arbeitsplatz bleibt konstant - Trend zum Dienstleistungssektor
Versorgung	- Versorgungsschwerpunkte auf der grünen Wiese	- Grundversorgung ist dezentral und fußläufig erreichbar
Freiraum	- sukzessiver Freiraumrückgang - Freiraum wird erlebnisorientierter genutzt	- Grünräume werden gestärkt - Vorranggebiete für die Natur - Naherholungsgebiete

platzangebot ausgegangen. Das ergibt sich aus der Annahme, dass innovative und nachhaltige Technologien in der Ruhrstadt entwickelt werden und die Wirtschaftsstruktur global konkurrenzfähig wird. Der Trend zum Dienstleistungssektor wird verstärkt. Neue Arbeitsplätze entstehen in sozial, kulturell und ökologisch ausgerichteten Berufsfeldern. Der Flächenbedarf pro Arbeitsplatz steigt nicht weiter an, da das Arbeitsplatzangebot vorwiegend im tertiären Sektor zu finden ist und, wie bei der Wohnfläche, den Flächenansprüchen unter dem Aspekt der Raumverträglichkeit eine Grenze zu setzen ist. Zudem werden die Potentiale der vertikalen Raumausnutzung bei Gewerbe- und Produktionsbauten verstärkt wahrgenommen, was den Grundflächenbedarf dieses Sektors senkt.

In der Version des Trendszenarios wird es Versorgungsschwerpunkte auf der grünen Wiese geben, die den Zuwachs des Verkehrsaufkommens fördern. In den übrigen Szenarien wird es diese Einkaufszentren auf der grünen Wiese nicht geben, sondern eine dezentrale, fußläufig erreichbare Grundversorgung in den Stadtteilen, in Anlehnung an die Ausstattung mit Grundzentren im Zentrale-Orte-System.

Der Freiraum wird im Trendszenario sukzessive abnehmen und noch Bestehender erlebnisorientiert genutzt. Demgegenüber stehen die Annahmen der Kontrastszenarien, die durch die Steuerung der Siedlungsentwicklung quantitativ und qualitativ mehr Grün- und Freiraum schaffen. Der bestehende Freiraum wird erhalten und weiterentwickelt, so dass es Vorranggebiete der Natur gibt. Zudem wird es ausreichend gut erreichbare Naherholungsgebiete in der gesamten Region geben.

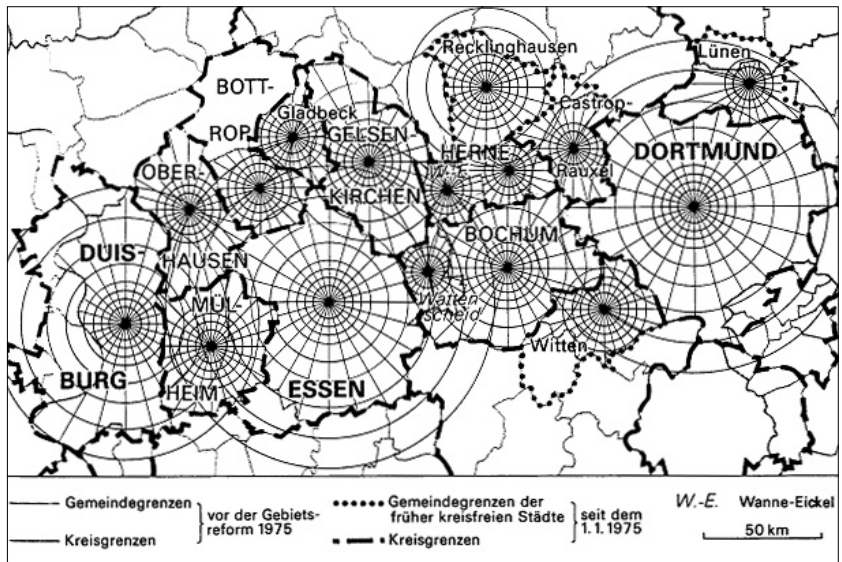
Die drei räumlichen Szenarien entwerfen eine Struktur, welche die kleinräumigen Ebenen stärkt und darüber hinaus die Verflechtung des Gesamtraumes fördert. Dadurch wird Potential für eine stärkere Identifikation mit dem Gesamtraum geschaffen.

10.1 Szenario 1: Die Polyzentrale Ruhrstadt

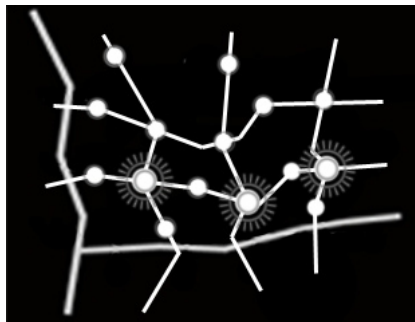
Polyzentral bedeutet ein Nebeneinander von Orten verschiedener Zentralität. Eine beschreibende Theorie zur Verteilung von Orten unterschiedlicher Zentralität stellte 1933 Walter Christaller am Beispiel süddeutscher Städte auf. Er ging dabei von drei wesentlichen Grundannahmen aus:

- Es gibt Güter und Dienstleistungen, die nur zentral erzeugt bzw. erbracht werden können.
- Jedes Gut bzw. Dienstleistung hat eine spezifische Reichweite.
- Güter und Dienstleistungen spezifischer Qualität und Quantität führen zu einem hierarchischen Zentrale-Orte-System.

Ein zentraler Ort höherer Stufe erfüllt zugleich die Funktionen rangniederer Zentren und umfasst deren Marktgebiete. Mit steigender Zentralität nimmt die Anzahl zentraler Orte somit zwangsläufig ab. Bereits in den 1930er Jahren wurde diese Theorie dann zu einem Raummodell weiterentwickelt und auf das deutsche Reichsgebiet sowie die eroberten Gebiete umgelegt (Vogt 1994: 118-119). Nach dem Zweiten Weltkrieg fand das Raummodell auch im Bundesraumordnungsgesetz Eingang und ist seitdem ein Standardinstrument der Raumordnung und Landesplanung.

Abb. 33: Polyzentrisches Ballungsgebiet RuhrQuelle: Buchholz, Hanns Jürgen 1973 in: *Geographische Rundschau* 8/73, 297-307

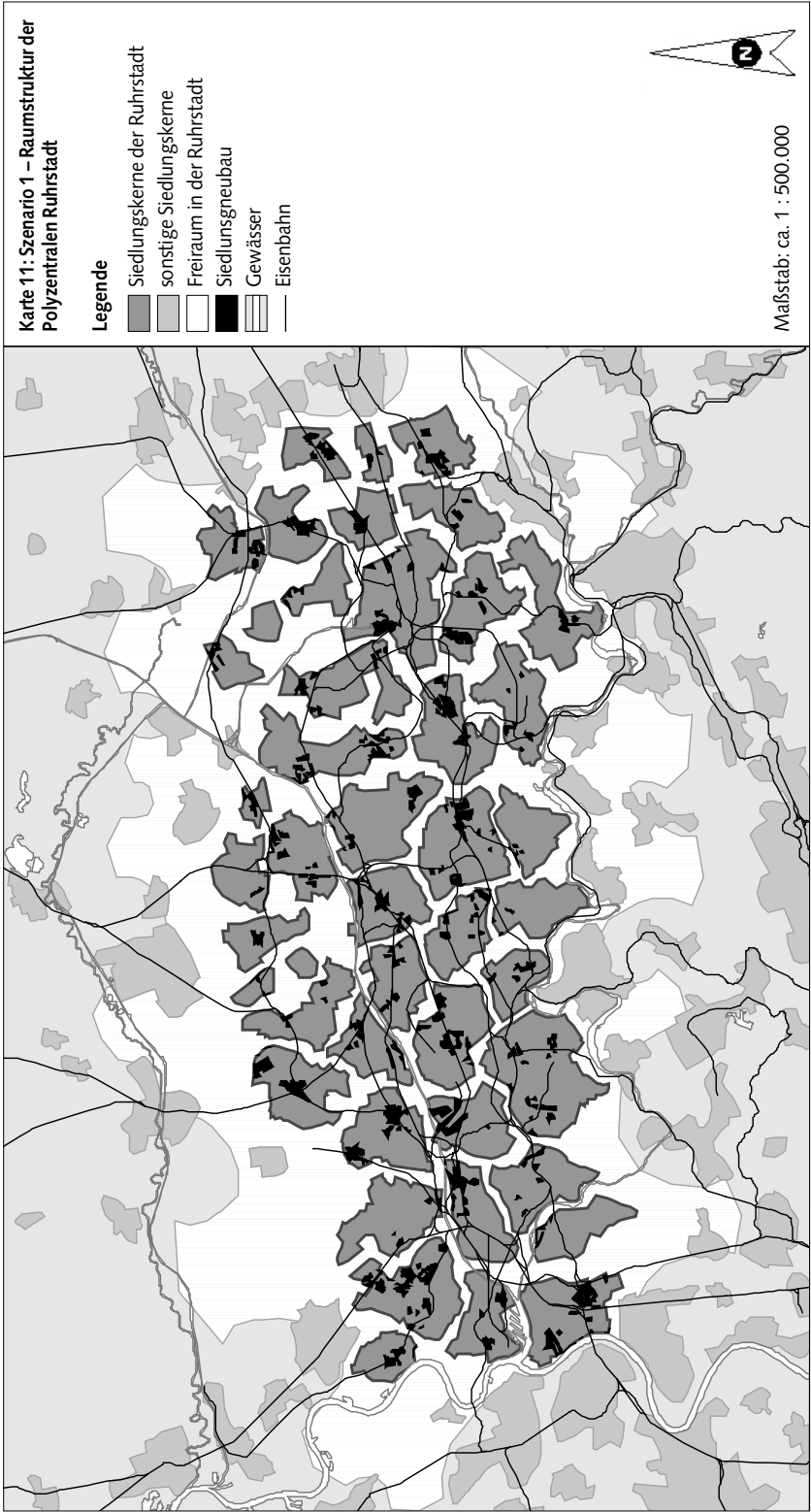
Das Ruhrgebiet weist trotz seiner polyzentralen Struktur (vgl. Abb. 33) kein klassisches Verteilungsmuster nach dem Zentrale-Orte-Modell auf. Grund dafür ist die räumliche Nähe mehrerer oberzentraler Orte, die sich in ihren Einzugsbereichen überlagern und eine eindeutige Zentrenhierarchie nicht erkennen lassen. So sind die übergeordneten Versorgungseinrichtungen auf die Städte verstreut, die sich damit als eigenständige Akteure zu profilieren versuchen. Auf der anderen Seite wird das Ruhrgebiet geprägt durch eine disperse Siedlungsstruktur, in der die Städte ineinander verwachsen. In diesem Siedlungsbrei erscheint die dezentrale Verteilung von Funktionen unkoordiniert und bisweilen ineffizient.

Abb. 34: Logo der Polyzentralen Ruhrstadt

Das Szenario Polyzentrale Ruhrstadt greift die Vielfalt und Individualität der Städte und Stadtteile auf und betont diese. Es gibt verschiedene Siedlungseinheiten mit klar abgrenzbaren Siedlungskonturen. Grünkorridore umgeben diese einzelnen Siedlungseinheiten. Die Struktur ist somit einfach ablesbar und die heute existierenden, undefinierten Zwischenräume verschwinden. Die Siedlungseinheiten zeichnen sich durch unterschiedliche Ausstattung aus und nehmen dementsprechend unterschiedliche Funktionen wahr.

10.1.1 Siedlungsstruktur

Die Polyzentrale Ruhrstadt zeichnet sich durch kompakte und klare Siedlungseinheiten, mit deutlicher Grenzziehung zwischen Siedlungsfläche und Freiraum, aus.



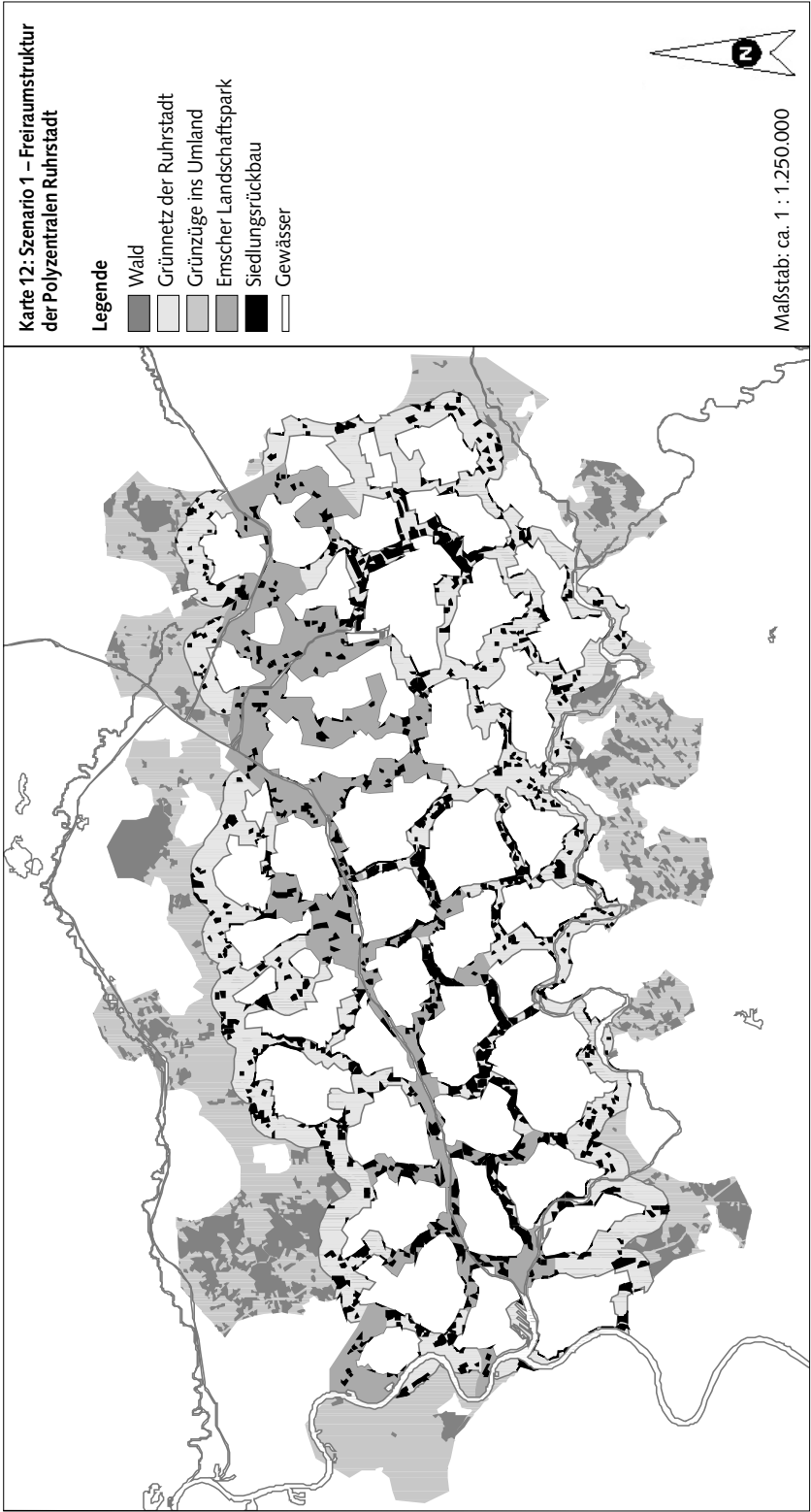
Zur Bildung der Siedlungseinheiten werden zusammenhängende Strukturen in den bisherigen Städten und Orten aufgegriffen. Erkennbare Freiraumschneisen und entsprechende Ansätze im Bestand werden identifiziert, sie werden erweitert und zu den raumgliedernden Grünkorridoren entwickelt. Diese beiden Kriterien sind gestaltgebend für die Siedlungseinheiten.

Die Größe der Siedlungseinheiten variiert je nach ihrer Bedeutung und Lage. Meistens wurden historische Siedlungsstrukturen und -grenzen aufgegriffen. Es gibt allerdings, insbesondere im Randbereich, auch kleinere Siedlungskörper. Generell orientiert sich dieses Szenario an der kompakten Stadt, mit einer hohen Bebauungsdichte innerhalb der Siedlungseinheiten, im Gegensatz zu den Siedlungseinheiten in den Randbereichen, die über erheblich größere Freiräume verfügen. Damit ist diesen Einheiten aber auch ein verstärktes Entwicklungspotenzial gegeben. Die unterschiedlichen Ausstattungsniveaus in der polyzentralen Ruhrstadt, die insbesondere im Vergleich von Kern- zu Randbereich erkennbar sind, werden hiermit kompensiert.

Die Siedlungseinheiten unterscheiden sich sowohl durch die Einwohnerdichte als auch durch ihre Funktionen. Es gibt mehrere Schwerpunkte, in denen sich Bevölkerung, Versorgung mit Einzelhandel und Kultureinrichtungen konzentrieren. Diese bestehen vor allem aus den Innenstädten der ehemals vier größten Städte und neu definierten Schwerpunkten, die durch die Weiterentwicklung der Innenstädte von Witten, Herne, Gelsenkirchen, Recklinghausen, Oberhausen und Mülheim an der Ruhr gebildet werden. Mit der Entwicklung dieser zusätzlichen Schwerpunkte wird eine monozentrale Ausrichtung vermieden und die Vielfalt gestärkt. Als Abgrenzungskriterien für die Polyzentrale Ruhrstadt wurden zum einen naturräumliche Gegebenheiten wie das Ruhrtal im Süden und der Rhein im Westen und zum anderen die nach Norden und Osten größer werdenden Abstände zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten gewählt. Das Prinzip der polyzentralen Ruhrstadt sind klare Grenzen zwischen urbanen und ländlichen Räumen, ähnlich dem Instrument der Roten Konturen in den Niederlanden. Dieses Konzept soll auch außerhalb der Polyzentralen Ruhrstadt umgesetzt werden. Unterscheidend wirkt hier der Umstand, dass dort, um die definierten Siedlungsgebiete herum, erheblich größere Freiräume geschützt werden.

10.1.2 Freiraumstruktur

Mit der Freiraumsicherung durch die Grünkorridore wird der Emscher Landschaftspark im nördlichen Bereich gestärkt und erweitert. In der südlichen Hälfte der Ruhrstadt werden diese Grünkorridore weitergeführt. Die Grünpuffer zwischen den Siedlungseinheiten sind mindestens 500 m breit. Grundsätzlich sind sie von Bebauung freizuhalten. Vorhandene Gebäude werden sukzessive rückgebaut. Die Grünzüge umfassen zusammenhängende Waldgebiete, Wasserflächen, landwirtschaftliche und zur Erholung genutzte Flächen. Zudem verlaufen streckenweise noch Verkehrsstrassen durch den Freiraum.



10.1.3 Verkehrsstruktur

Die polyzentrale Ruhrstadt verfügt über ein flächendeckendes ÖPNV-Netz, wobei jede Siedlungseinheit mindestens einen zentralen Bahnhof mit regionalem Anschluss besitzt. Bei entsprechender Wohndichte wird die Anzahl dieser Haltepunkte erhöht. Acht der bereits skizzierten zehn Schwerpunkte sind zudem an das überregionale Schienennetz angebunden. Hierzu findet ein punktueller Ausbau der Schieneninfrastruktur in Form von Lückenschließungen statt. Diese umfassende Vernetzung wird auch innerhalb der Siedlungseinheiten fortgesetzt. Die Haltestellen von Bus und Stadtbahn sind flächendeckend vorhanden. Die entsprechenden Linien gewährleisten sowohl die Binnenerschließung wie auch die Anbindung benachbarter Siedlungseinheiten.

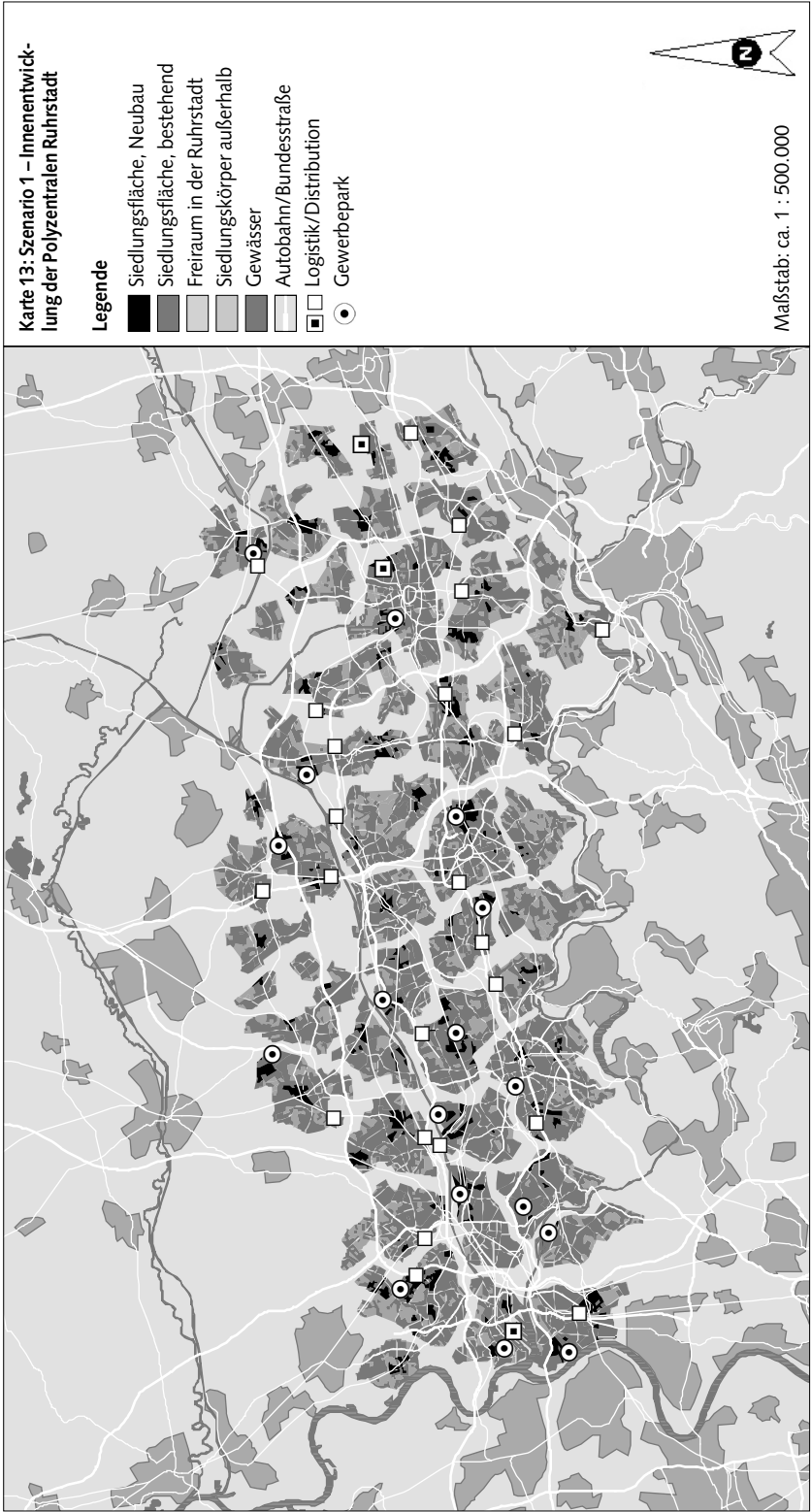
Die Barrierewirkung von Verkehrstrassen, besonders die der Autobahnen 40 und 42 innerhalb der Siedlungseinheiten, wird durch streckenweise Abdeckung aufgehoben. Das heißt, die Autobahnen werden in sensiblen Siedlungsbereichen mit einer Tunneldecke überbaut. Die neu entstandene Fläche bietet dann beispielsweise Platz für Parkanlagen.

10.1.4 Bevölkerung und Wohnen

Wichtigstes Element der polyzentralen Ruhrstadt sind die klar definierten Siedlungskonturen und die damit verbundene Begreifbarkeit der räumlichen Struktur. Diese fördert das Wiedererkennen und die Zuordnung des persönlichen Wohnumfeldes zum Gesamtraum. Ein weiterer wichtiger Aspekt dieser Wohnqualität stellt die Verbesserung des Wohnumfeldes dar. Hierzu werden durchschnittliche Mindestdichten für die einzelnen Siedlungseinheiten festgesetzt, die bei der Entwicklung des jeweiligen Gebäudebestands zu beachten sind. Dabei ist es möglich, eine niedrigere Dichte eines Entwicklungsareals durch ein dichteres auszugleichen. Jedoch darf letztlich der zugewiesene Dichtewert der Siedlungseinheit nicht unterschritten werden. Dadurch werden auch verschiedene Wohnstile und -formen möglich. So gibt es in den Siedlungseinheiten eine unterschiedliche Mischung von Wohntypen oder Einkommensstruktur, wodurch jede ihr eigenes Profil entwickelt. Angestrebt wird die Ausweisung von Baulandkontingenten mit mittlerer Wohndichte z.B. in Form von Stadtvillen. Diese sind ein guter Kompromiss zwischen notwendigem, aber zu reduzierendem Freiraumverbrauch und der starken Nachfrage nach Wohnen im Grünen. Die Entwicklung dieser neuen Flächen wird dabei auf Haltepunkte des Schienenverkehrs fokussiert.

10.1.5 Arbeit, Versorgung und Hochschulen

Generell gilt auch für Gewerbe- wie für Versorgungseinrichtungen, dass außerhalb der Siedlungseinheiten keine Ansiedlung möglich ist. Die flächendeckende, dezentrale Grundversorgung der Bevölkerung ist in jeder Siedlungseinheit gewährleistet. Die Festlegung regionaler Versorgungsschwerpunkte für den Einkauf erfolgt nur in



den bedeutenden Innenstädten. Die damit verbundenen Agglomerationsvorteile treten in diesen Schwerpunkten verstärkt auf. Eine Konzentration von Arbeitsplätzen ist unter Berücksichtigung der damit erzielbaren Synergieeffekte sinnvoll. Die Ansiedlung solcher Schwerpunkte erfolgt im regionalen Kontext, das heißt Gewerbegroßstandorte wie Büroparks oder Produktionsstätten, werden bevorzugt auf Brachflächen innerhalb der Siedlungseinheiten realisiert. Es gibt eine begrenzte Anzahl dieser regionalen Standorte, die sich außer an den oben genannten Kriterien, am Schienennetz und wichtigen Knotenpunkten orientieren müssen. Im Bereich Bildung und Forschung werden die bestehenden Standorte von Universitäten und Fachhochschulen beibehalten. Ihre Standorte befinden sich außerhalb der Bevölkerungs- und Versorgungsschwerpunkte und tragen zur Profilierung der entsprechenden Siedlungseinheit bei.

10.1.6 Freizeit, Erholung und Kultur

Die übergeordneten Kultureinrichtungen, wie Museen, Konzert-, Opern- und Schauspielhäuser, finden sich überwiegend in den Siedlungskernen prioritärer Bedeutung. Aufgrund ihrer Einwohnerdichte und der verkehrlichen Anbindung besitzen sie die bessere Erreichbarkeit und haben eine potentiell höhere Auslastung. Die Hochkultur ist aber nicht ausschließlich an diesen Schwerpunkten orientiert, vielmehr sind weitere Standorte in der Polyzentralen Ruhrstadt Ausdruck der oft zitierten Vielfalt. Diese Ausführungen beziehen sich nur auf entsprechende Großeinrichtungen, kleinere Kulturangebote gehören zur Grundausstattung aller Siedlungseinheiten.

Möglichkeiten zur naturbezogenen Erholung bieten die Grünkorridore vor allem mit ihren Wald- und Wasserflächen. Innerhalb der Siedlungsräume übernehmen Stadtparks diese Aufgabe. Letztere werden aktiv weiterentwickelt und so sind in fast jeder Siedlungseinheit bedeutende Park- bzw. Waldgebiete vorhanden. Für diese innerstädtischen Freiflächen gilt ebenso wie im Außenbereich absoluter Bestandschutz. Die streckenweise abgedeckelten Autobahnen werden begrünt oder mit kleinen Parkanlagen versehen und erhöhen dort zusätzlich den Erholungsfaktor. Ein gutes Beispiel hierfür stellt die bereits vor dem Jahr 2000 vorgenommene punktuelle Abdeckung der A 40 im östlichen Stadtgebiet von Bochum dar. Wichtiges Kriterium für die Naherholung ist die fußläufige Erreichbarkeit der Freizeit- und Erholungseinrichtungen. Diese wird durch das flächendeckende Netz von Grünkorridoren und die Ubiquität von Park- und Waldflächen gewährleistet.

Große Freizeitanlagen wie Revierparks, Freizeitparks und Stadien sind über die Polyzentrale Ruhrstadt gestreut. Sie bieten wiederum die Möglichkeit einer entsprechenden Profilierung der jeweiligen Siedlungseinheit. Eine Gleichverteilung dieser Einrichtungen auf alle Siedlungseinheiten wird vermieden, um Überkapazitäten auszuschließen. Die Festlegung dieser Einrichtungen muss daher wiederum im regionalen Konsens erfolgen. Als Kriterien werden natürliche Gegebenheiten oder sonstige Besonderheiten der Siedlungseinheiten, beispielsweise Industriekultur oder bedeutende lokale Sportvereine, herangezogen. Unabdingbar ist die Anbindung an das Schienennetz.



10.1.7 Verkehr und Transport

Um eine Verlagerung des Verkehrszuwachses auf Busse und Bahnen zu ermöglichen, ist ein flächendeckendes Netz mit einer gleichberechtigten Verbindung der einzelnen Siedlungseinheiten eingerichtet. Dieses beinhaltet zentrale Haltepunkte in jeder Siedlungseinheit, die verbunden mit einer attraktiven Taktfrequenz, dem politisch gewollten Primat des ÖPNV gerecht werden.

Die Ansiedlung lokaler Distributionszentren an den bedeutenden Verkehrsknotenpunkten von Schiene, Wasser und Straße ermöglicht eine Bündelung von Anlieferfahrten und trägt somit zur Vermeidung von Schwerlastverkehr innerhalb der Siedlungseinheiten bei. Gemäß dem Grundsatz der Polyzentralen Ruhrstadt werden diese Zentren nach Bedarf innerhalb der Siedlungseinheiten positioniert. Der Bedarf wird definiert nach Größe der Siedlungseinheit – nur in bedeutenden Siedlungseinheiten sind diese Einrichtungen notwendig und effizient – und räumlicher Nähe zu Gewerbestandorten wie auch den genannten Knotenpunkten. Unter diesen Distributionszentren sind vor allem die Logistikstandorte Dortmund mit Flughafen und Westfalenhütte sowie Duisburg mit dem Binnenhafen (Logport) hervorzuheben. Diese haben, ob ihrer Größe und räumlichen Lage am Rande der Polyzentralen Ruhrstadt, eine übergeordnete Bedeutung für den Gütertransport in und durch die Ruhrstadt.

10.1.8 Fazit

Die Polyzentrale Ruhrstadt hat die Vielfalt als Maxime. Diese charakterisiert die verschiedenen Siedlungseinheiten. Die klare räumliche Trennung der Siedlungseinheiten unterstützt dies und ermöglicht es dem Bewohner, sein Umfeld klar zu unterscheiden, da nunmehr eindeutige Zäsuren den undifferenzierten, Orientierungslosigkeit provozierenden Siedlungsbrei des ehemaligen Ruhrgebiets neu ordnen. Während die Grundausstattung in allen Siedlungseinheiten in gleicher Form gegeben ist, bietet die flexible Verteilung von übergeordneten Funktionen die Chance, eigene Profile zu entwickeln – Schwerpunktbildungen sind möglich. Die komparativen Vorteile der einzelnen Siedlungseinheiten sollen im Sinne der Polyzentralen Ruhrstadt genutzt werden. Dieser positive Wettbewerb stärkt die Ruhrstadt und geht nicht auf Kosten einzelner Siedlungseinheiten oder ihrer Bürger, da deren Grundbedürfnisse in jeder Siedlungseinheit gewährleistet werden. Damit wird auch im ökologischen Sinne die Reduktion von Verkehr erzielt – Grundversorgung ist im Sinne einer Stadt der kurzen Wege vor Ort möglich, lange Einkaufsfahrten nicht nötig. Weiter wird bei der Verteilung von übergeordneten Funktionen eine gute Schienenverkehrsanbindung vorausgesetzt. Die Kombination dieser Kriterien ermöglicht eine ökologisch nachhaltige, weil Verkehr mindernde und den jeweiligen Bedingungen optimal angepasste Ausstattung der Polyzentralen Ruhrstadt mit ihren Funktionen. Das Bild der ökologischen Nische kann hier herangezogen werden. Die Polyzentrale Ruhrstadt bietet in diesem Sinne viele eindeutig erkennbare Nischen, das heißt Siedlungsein-

heiten, die jeweils andere Voraussetzungen und damit andere Profile haben und sich so zu einem funktionsfähigen Lebensraum ergänzen, der in seiner Vielfältigkeit anpassungsfähig ist und bleibt.

Zugleich sichert die Polyzentrale Ruhrstadt den Freiraum. Die Grünkorridore ergänzen den Ansatz des Emscher Landschaftsparks und stellen einen vernetzten Freiraumverbund dar. Die biologische Funktion des Freiraums wird durch die Vernetzung deutlich verbessert, da Biotopinseln vermieden werden. Ein Plus an Lebensqualität für die Bewohner stellt der rasche Zugang zu Freiraum dar. Jede Siedlungseinheit ist von Freiraum, den Grünkorridoren, umgeben. Dieser Freiraum wird konsequent entwickelt und gesichert. Hiermit ist der Rückbau von Besiedlung in den Grünkorridoren verbunden. Jegliche Neunutzung hat innerhalb der Siedlungseinheiten stattzufinden. Damit wird die Suburbanisierung gesteuert und kontrolliert.

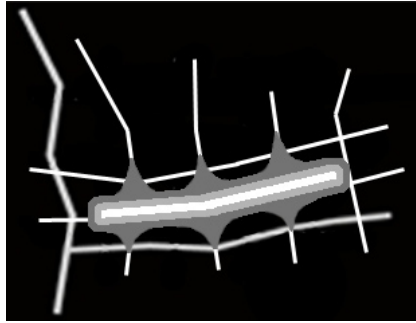
In der Polyzentralen Ruhrstadt ist ein verstärkter Koordinationsaufwand nötig. Es ist sicherzustellen, dass sich die belebende Vielfalt und Ergänzung in der funktionalen Ausstattung nicht in zerstörerische Konkurrenz umwandeln. Die klare räumliche Struktur der Polyzentralen Ruhrstadt ist nicht deckungsgleich mit den funktionalen Vernetzungen. Die einzelnen Siedlungseinheiten sind keineswegs autonome Gebilde. Die Zuweisung von Schwerpunkten innerhalb der verschiedenen Siedlungseinheiten der Polyzentralen Ruhrstadt muss vielmehr durch eine übergreifende Instanz erfolgen und kann keineswegs von einzelnen Siedlungseinheiten vorgenommen werden. Ohne eine solche Instanz, die koordiniert, plant und ausgleicht, ist die Polyzentrale Ruhrstadt nicht denkbar. Nur in Verbindung mit dieser Organisation kann die Struktur der Polyzentralen Ruhrstadt ihre Vorteile zeigen: Vielfalt und Identität in einer klar erkennbaren Gestalt, was sowohl nach außen als auch nach innen einigend und wiedererkennbar wirkt.

10.2 Szenario 2: Die Band-Ruhrstadt

Die Idee der Band-Ruhrstadt ergibt sich aus der Form. Das Ruhrgebiet ist ein etwa 70 km langer Siedlungskörper, der sich im Westen vom Rhein und der Stadt Duisburg bis nach Dortmund im Osten erstreckt. Innerhalb des Siedlungsraums reiht sich, wie an einer Perlenkette aufgezogen, eine Stadt an die nächste. Die Entwicklung ging historisch von der alten Handelsstraße, dem Hellweg, aus. Versteht man das Ruhrgebiet innerhalb eines räumlichen Szenarios als Bandstadt, wird der Ballungsraum Teil eines imaginären Bandes, das – über nationale Grenzen hinweg – Paris und Moskau miteinander verbindet. Dies deckt sich mit der traditionellen Idee der Bandstadt, der „ciudad lineal“ von Arturo Soria y Mata aus dem Jahre 1883. Von einer Haupterschließungsachse geht eine Entwicklung in beide Richtungen entlang des Bandes aus. Die Bandstadt ist nicht auf ein einzelnes Stadtzentrum ausgerichtet. Durch die Konzentration der Entwicklung auf eine Achse wird die Nähe von städtischen Funktionen zu Agrar- und Naherholungsflächen gewährleistet. Innerhalb des Bandes sind lediglich die Lagen begünstigt, die an den Haltestellen des ÖPNV liegen, so dass einer sozialen Segregation vorgebeugt wird (Fürst et al. 1999: 15-17).

Bei der Zuordnung innerhalb des Siedlungskörpers erweist es sich als Problem, dass die Siedlungsränder nach Norden und Süden stark ausgefranst sind, denn für die Schaffung eines Siedlungsbandes, mit nur einer Achse, von der die Entwicklung ausgeht, ist das Ruhrgebiet in seiner Nord-Süd-Ausdehnung von durchschnittlich etwa 15 km zu breit. So weist das Ost-West-Band eine Schichtung aus mehreren Bändern auf, die sich aus verschiedenen Verkehrstrassen zusammensetzt. In Rich-

Abb. 35: Logo der Band-Ruhrstadt

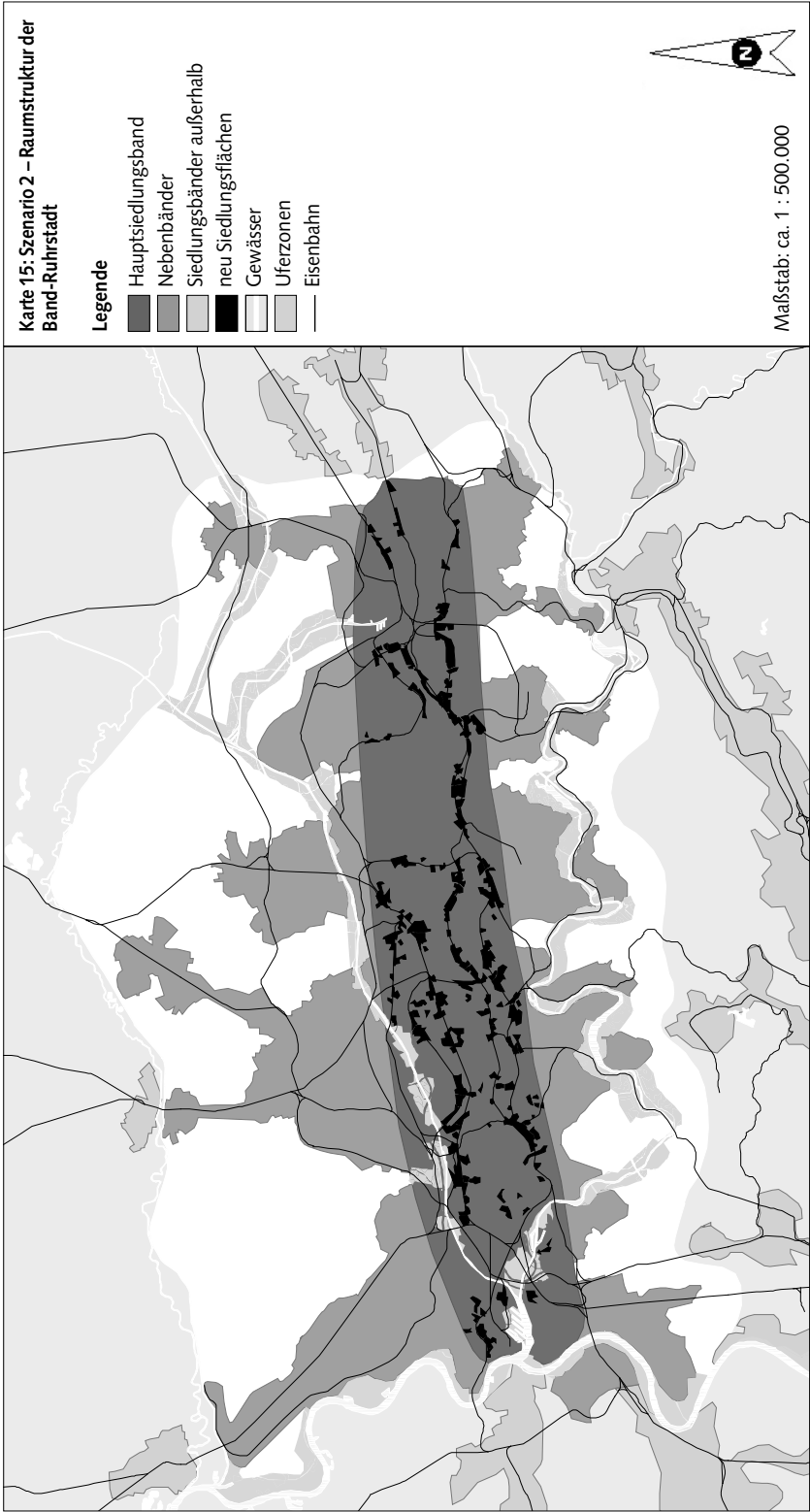


tung Norden und Süden lassen sich weitere potenzielle Entwicklungsbänder erkennen. Entlang von Schienen- und Straßenwegen, die das Ruhrgebiet mit dem Umland verbinden, hat bereits eine starke Siedlungsentwicklung stattgefunden. Die Entwicklungsachsen mit Nord-Süd-Ausdehnung stehen im Lot zum Hauptband. Zwischen diesen Siedlungsbändern gibt es Freiflächen, die es zu schützen und entwickeln gilt. Um dieses Ziel zu erreichen, wird die Siedlungstätigkeit in die Bänder gelenkt. Die Verkehrstrassen stehen auch in Zukunft als Impulsgeber für den Bandcharakter. Innerhalb der Nebenbänder ist die Konzentration und die Dichte nicht so stark wie in der Hauptachse, welche historisch bedingt den Kern bildet. Demnach bildet die Hellwegzone die Kernachse, von der die stärksten Entwicklungsimpulse ausgehen. Die den Verdichtungsraum im Westen bzw. Osten eingrenzenden Städte Duisburg und Dortmund nehmen aufgrund ihrer Lage eine Torfunktion ein. Sie bilden die Eingangssituation für die Ruhrstadt.

Die Band-Ruhrstadt ist räumlich begrenzt. Die angrenzenden, mit der Siedlungsentwicklung konkurrierenden Grünräume ordnen die Siedlungsbänder und geben dem Verwaltungsraum der Band-Ruhrstadt die maßgebliche Kontur. Es ist zu betonen, dass das Prinzip der Bandstadt, wie hier am Beispiel des Bandes von Paris nach Moskau, keine zusammenhängende Siedlungsachse beschreibt. Grünzäsuren durch dieses internationale Band schaffen die Zuordnung zu Teilabschnitten, wie hier der Band-Ruhrstadt. Im Folgenden werden die räumliche Struktur der Band-Ruhrstadt und deren räumlichen Nutzungen beschrieben.

10.2.1 Siedlungsstruktur

Die Band-Ruhrstadt setzt sich aus einem Hauptband und aus kreuzenden Nebenbändern zusammen. Die räumliche Ost-West-Ausdehnung des Hauptbandes wird durch die beiden Großstädte Duisburg und Dortmund begrenzt. Der Indikator für die Abgrenzung des Hauptbandes ist die hohe Siedlungsdichte. Auch wenn sich die Dichte des heutigen Bestandes innerhalb der dargestellten Fläche des Hauptbandes als sehr heterogen darstellt, werden innerhalb des Szenarios hier primär Verdichtungsprozesse forciert. Die Entwicklung erfolgt entlang der Schienentrassen, so dass die Dichte von der Mitte des Hauptbandes zum Umland hin abnimmt. Der Unter-



schied in der Siedlungsdichte verdeutlicht die Abgrenzung zu den Nebenbändern.

Die Nord-Süd-Bänder sind in ihrer Ausdehnung unterschiedlich, wobei zur Abgrenzung bestehende Siedlungsschwerpunkte mit einbezogen wurden. Ansonsten orientiert sich die im Szenario dargestellte, wünschenswerte Entwicklung der Nebenbänder an bestehenden Infrastrukturbändern und zusammenhängenden Freiräumen im Ballungsrandgebiet. Aufgrund der Konzentration der Verkehrsstruktur ist die Dichte von Nutzungen und der Bevölkerung in den Kreuzungen von Haupt- mit dem jeweiligem Nebenband am stärksten.

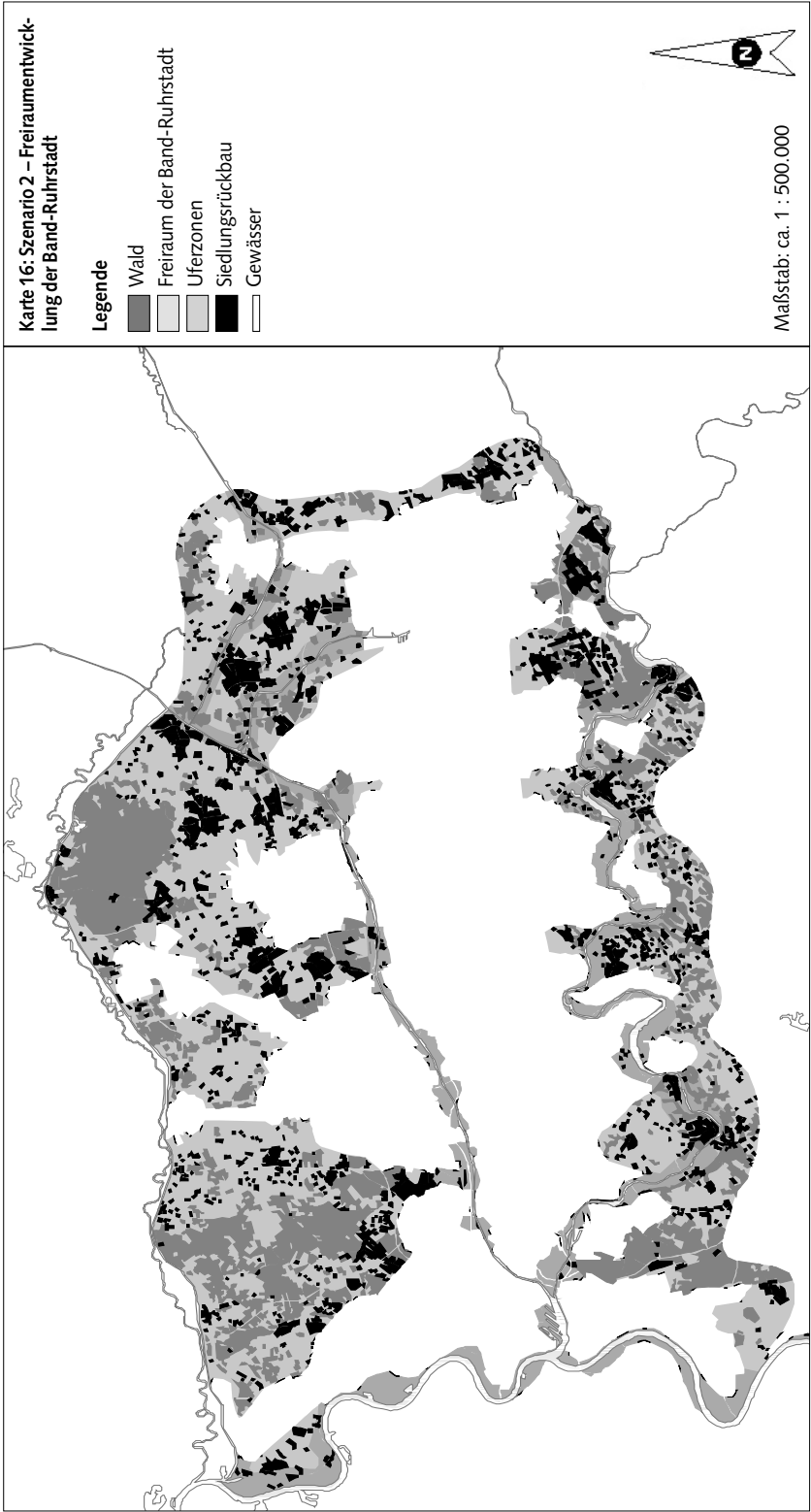
Innerhalb der Nebenbänder nimmt die Dichte ebenso wie bei dem Ost-West-Band vom Zentrum, das heißt von der Verkehrsstrasse zum Rand des Bandes hin, ab. Allerdings weisen die Nebenbänder insgesamt eine geringere Dichte auf als das Hauptband. Dies resultiert aus der Tatsache, dass die Nebenbänder in vielen Fällen ländlich geprägten Raum mit einbeziehen. So nimmt die Dichte zum Freiraum hin ab, wie auch in wachsender Entfernung zu dem Hauptband. Zwischen den von Nord nach Süd und in umgekehrter Richtung verlaufenden Bändern befinden sich qualitativ hochwertige Grünkeile.

10.2.3 Freiraumstruktur

Die Bandstruktur bewirkt eine strikte Abgrenzung von Siedlungs- und Freiräumen. Zwischen den Nebenbändern ragen Grünkeile bis an das Hauptband heran. In diesen Freiräumen findet keine weitere Baulandausweisung statt und es wird zudem ein kontinuierlicher Rückbau der Siedlungsfläche betrieben. Die Grünkeile orientieren sich an dem bestehenden Freiraum und gestalten ihn unter Einbezug neuer Flächen zusammenhängender. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grünkeile werden durch die mäandrierenden Wasseradern Ruhr und Emscher und die Kanäle miteinander verbunden. Diese sind von großzügig dimensionierten Uferbereichen umgeben und bereichern das Stadtbild. In den Siedlungsbändern gibt es ausreichend fußläufig erreichbare Naherholungsflächen und Parks im Sinne einer dezentralen Grünstruktur. Bestehende Parks und Grünflächen werden generell nicht zu Siedlungsflächen umgewandelt.

10.2.3 Verkehrsstruktur

Die Bänder orientieren sich in der Regel stark an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Priorität bildet hier das Schienennetz, die als ökologischer Mobilitätsgarant einen Impulsgeber für die Konzentration von Stadtentwicklung darstellt. Diese Stellung des ÖPNV wird durch die Strukturplanung an und um die entsprechenden Trassen, sowohl im Hauptband als auch in den Nebenbändern, unterstützt. Darüber hinaus ist deshalb die Erreichbarkeit im Gesamtraum durch öffentliche Verkehrsmittel bestmöglichst gegeben. Diese Ausgangsprämisse schließt jedoch den Bestand an Schnellstraßen nicht aus, da die Siedlungsentwicklung in der Vergangenheit auch der Struktur des Straßennetzes gefolgt ist. Die Nord-Süd-Achsen sind an Bahntrassen ausgerichtet. Das Schieneninfrasturktur wird innerhalb des Modells ausgebaut



und fehlende Verbindungen vernetzend ergänzt. Im Hauptband wird die Nachverdichtung zuerst in der Nähe von Haltepunkten des Schienenverkehrs stattfinden, da dort nicht nur die höchste Dichte vorherrscht, sondern auch die größte Mobilität angeboten wird.

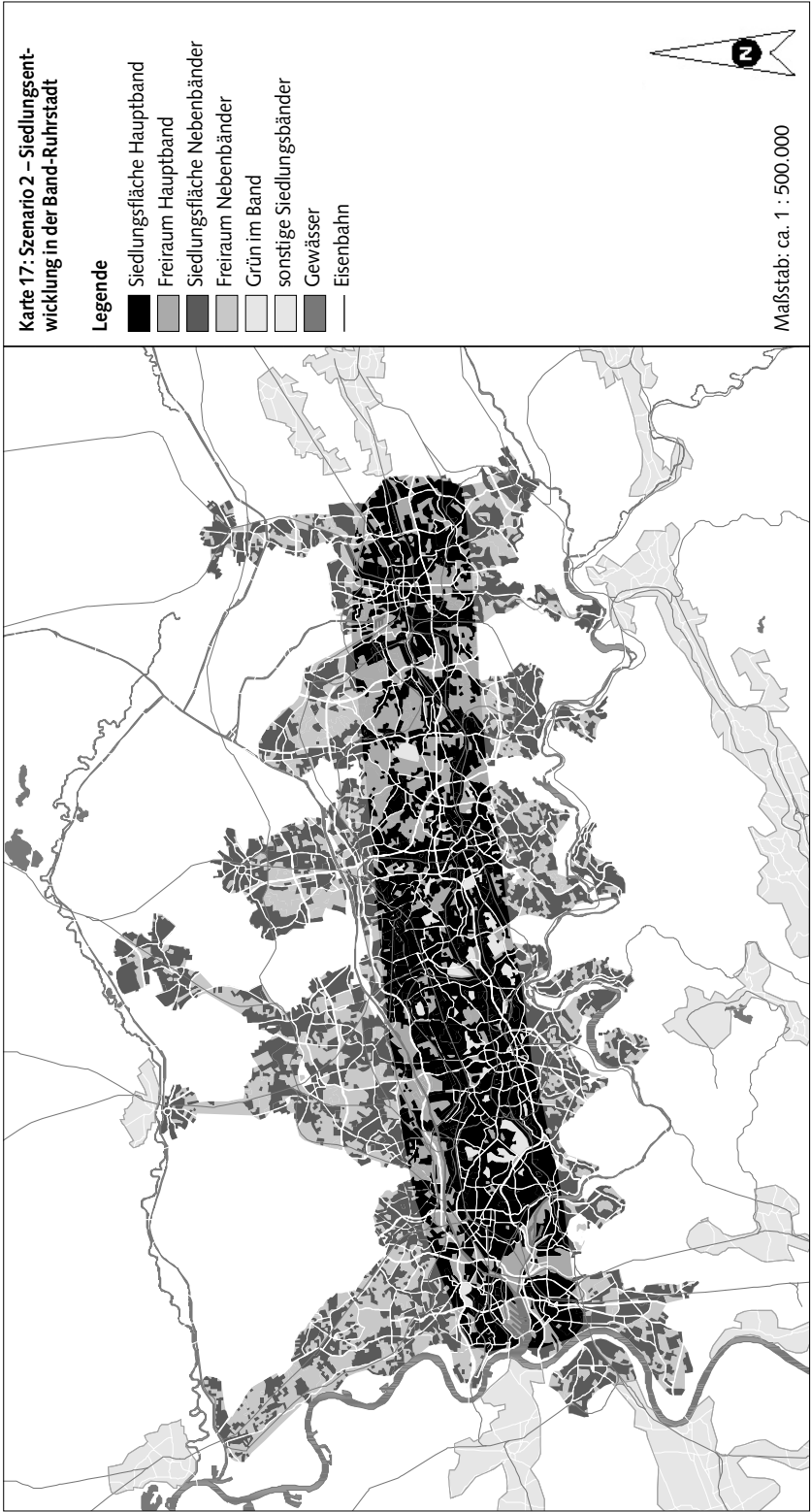
10.2.4 Bevölkerung und Wohnen

Im Bereich des Wohnens wird auf die Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen Rücksicht genommen. Durch die unterschiedlichen Standortmöglichkeiten des Wohnungsbestands und -neubaus in den Bändern, die sich durch die verschiedenen Konzentrationen und Dichten ergeben, werden für diverse Wohnformen Angebote geschaffen. Die Menschen können gemäß ihrer Präferenzen und ihres Lebensstils wählen, wo und wie sie wohnen möchten. Im Hauptband werden die Menschen die Vorteile der städtischen Dichte und in den Nebenbändern die Nähe zum Freiraum nutzen. Durch Wohnumfeldverbesserungen, unter anderem der anzustrebenden, fußläufigen Erreichbarkeit von Grün- und Freiflächen, einer dezentralen Grundversorgung und einem dichten Nahverkehrsnetz, wird sich die Wohnqualität flächendeckend verbessern. In den Innenstädten werden familiengerechte Wohnungen geschaffen und einkommensschwache Haushalte gezielt gefördert. Das Leben in den dichten, städtischen Bereichen im Hauptband wird durch diese Maßnahmen eine gleichwertige, hohe Lebens- und Wohnqualität aufweisen, wie in den weniger verdichteten Gebieten in den Nebenbändern.

Neubau und Nachverdichtung wird nur in den ausgewiesenen Bändern ermöglicht werden, in denen zuerst die Brachflächen genutzt werden. In den Grünkeilen wird es keine Baulandflächenausweisungen geben. Sobald Gebäude in diesem Bereich ungenutzt oder baufällig werden, sind sie zurückzubauen. Die Rück- und Neubautätigkeit wird abhängig von der weiteren Bevölkerungsentwicklung sein. Je stärker die Bevölkerung steigt, desto höher wird die Dichte in den Bändern. Eine Ausdehnung der Bänder ist mit dem gegenwärtigen Bevölkerungsvolumen nicht notwendig.

10.2.5 Verkehr und Transport

Die Struktur der Band-Ruhrstadt setzt Mobilität voraus. Diese ist für die Menschen gewährleistet, da es in der Band-Ruhrstadt eine Ausrichtung auf das Hauptband gibt, welches im Vergleich zu den Nebenbändern und dem Umland eine Zentrumsfunktion wahrnimmt. Innerhalb der einzelnen Stadtteile aller Bänder wird eine Grundversorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs, Kultur- und Freizeiteinrichtungen und Arbeitsplätzen stattfinden, so dass sich die aus Alltagsbedürfnissen resultierenden Wege hier konzentrieren werden. Durch die Bandstruktur kann eine Veränderung des Modal Split vom MIV zugunsten des Umweltverbundes stattfinden. Diese wird unterstützt durch die Ansiedlung von Arbeitsplätzen und weiterführenden Bildungseinrichtungen an den Verkehrsknotenpunkten des Schienennetzes. Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel wird durch Vernetzung



der verschiedenen Systeme und Mobilitätsmanagement gestärkt werden. Denkbare Maßnahmen, die die intermodale Nutzung unterstützen können, sind unter anderem Park+Ride-Anlagen und die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. So wird die Mobilität der Menschen, die sich in dem System des Bandes schnell fortbewegen können, aufgefangen und nicht in einem Verkehrswachstum des MIV münden. Der Eingang in den Ballungsraum wird mit einer vom Auto unabhängigen Mobilitätsgarantie verbunden. Kleinräumig betrachtet wird der Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn ab den Toren Dortmund und Duisburg für den Zielverkehr der Band-Ruhrstadt besonders attraktiv.

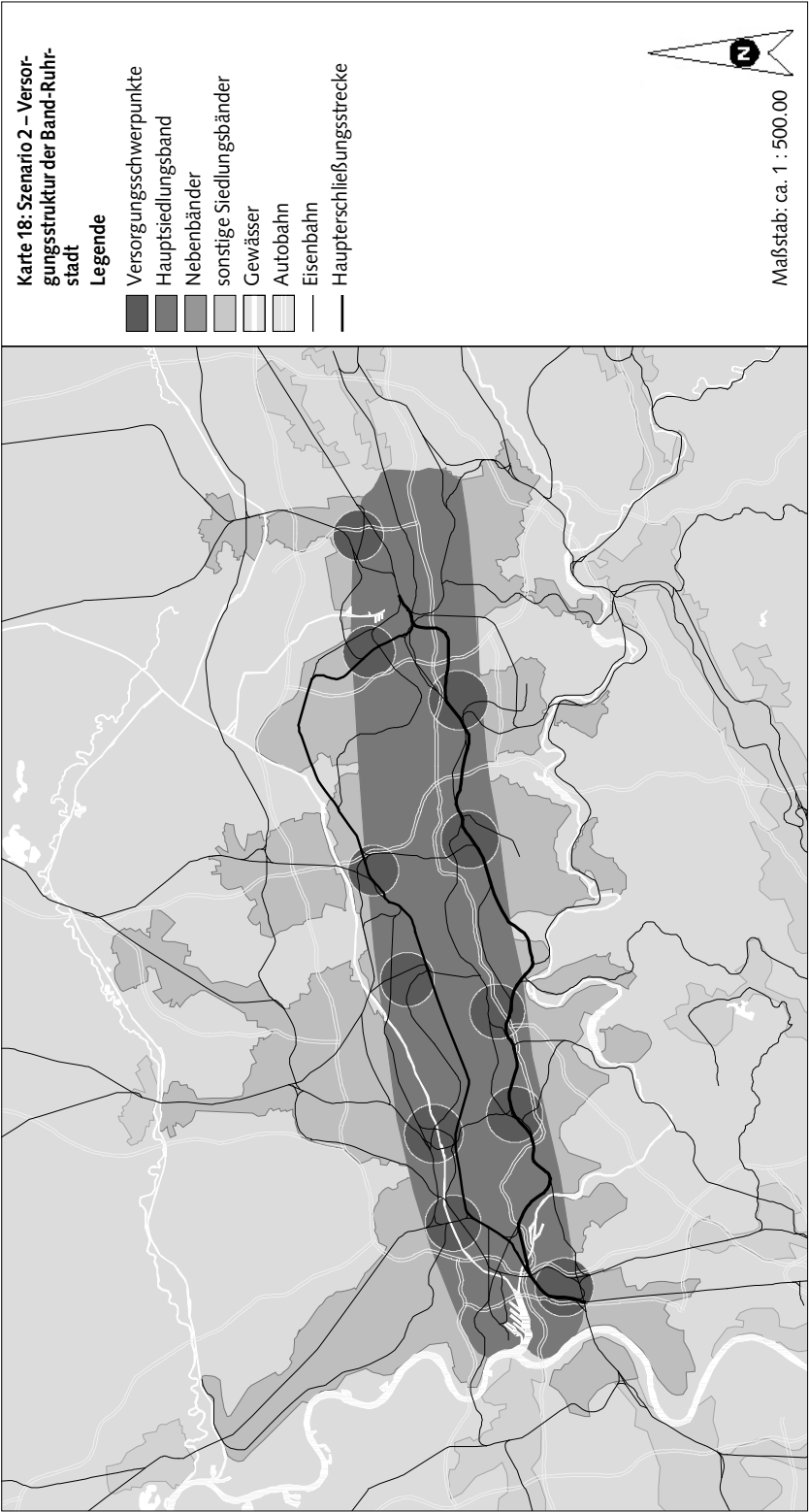
Der Güterverkehr wird überwiegend wieder auf die Schiene verlagert. Die Band-Ruhrstadt macht es möglich, die Investitionen in den Schienenverkehr schneller zu amortisieren, da ihre konsequente Konzentration von Siedlung an der Schiene dem hochaggregierten Transportsystem Schiene die zu ihrer Effizienz nötigen Mindestdichten verschafft. Im überregionalen Netz werden Duisburg und Dortmund bedeutende Umschlagplätze für die Verteilung der Güter für den Im- und Export der Band-Ruhrstadt. Wie auch beim Personenverkehr wird beim Güterverkehr eine intermodale Nutzung erfolgen, durch eine Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und über die Distributionszentren Duisburg und Dortmund.

Dies führt dazu, dass Pkw und Lkw nicht länger Hauptverkehrsträger sein werden, sondern ein zukunfts- und leistungsfähiger Umweltverbund. Dadurch wird das Straßensystem entlastet. Die Umorientierung zugunsten des Umweltverbundes kann in einzelnen Fällen zum Rückbau von Schnellstraßen wie der A 42 führen.

10.2.6 Versorgung, Arbeit und Hochschulen

Innerhalb der Band-Ruhrstadt wird es sowohl in den Nord-Süd-Bändern als auch im Hauptband selbst eine flache Hierarchie geben, was bedeutet, dass die Versorgung der Bevölkerung mit Konsumgütern und sozialer Infrastruktur über die Fläche verteilt und entlang der Verkehrstrassen angesiedelt sein wird. In jedem Stadtteil wird es eine Grundversorgung geben, die möglichst an Halte- und Knotenpunkten des Schienenverkehrs lokalisiert ist, so dass es eine gleichmäßige Verteilung der Versorgungseinrichtungen gibt. Die Versorgung mit Gütern des nicht-täglichen Bedarfs liegt an den bedeutenderen Verkehrsknotenpunkten des Schienennetzes, die sich im Hauptband befinden. Allerdings sollte auch auf eine angemessene Erreichbarkeit mit dem Pkw geachtet werden. Dabei wird es sich vorwiegend um Standorte handeln, die an den Schnittpunkten der Nebenbänder mit dem Hauptband liegen. Dies sind die Orte der höchsten Zentralität, an denen sich quantitativ mehr Infrastruktureinrichtungen befinden werden als an anderen Punkten im Band.

Gewerbe- und Industriestandorte werden dezentral angesiedelt, wobei ausschlaggebend für die Standortwahl die Nähe zu Verkehrsnetzen ist. Daher werden größere Gewerbeneuansiedlungen zuerst im Hauptband auf Konversions- und Brachflächen stattfinden. Unternehmensstandorte werden sich insbesondere an Haltepunkten des Schienennetzes und seinen Knotenpunkten orientieren. Hier gilt



es auch, die Nähe zu den Bildungs- und Forschungseinrichtungen zu nutzen. Nicht störendes Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe werden mit Wohnnutzungen gemischt. Dies ermöglicht kurze Wege zwischen Arbeitsplatz und Wohnort. Daher ist eine solche Nutzungsmischung besonders ressourcenschonend. Insgesamt werden der tertiäre und der quartäre Sektor an Bedeutung gewinnen und den Hauptanteil der Arbeitsplätze stellen. Die Entwicklung neuer, innovativer Technologien wird ein neues wirtschaftliches Standbein der Band-Ruhrstadt und unterstützt den Strukturwandel. Ein Beispiel wäre das unterirdische Gütertransportsystem Cargo Cap, welches an der Universität Bochum entwickelt wird und zu Umstrukturierungen im Bereich des Güterverkehrs führen könnte (website Cargo Cap). Dieses Transportsystem kann ideal an die Bandstruktur angepasst werden.

Im Bildungssektor wird jedes Quartier ebenfalls seine eigene Grundversorgung mit Kindergärten und Grundschulen haben. Im Hauptband werden sich die größeren, bedeutenden Einrichtungen, wie Hoch- und Berufsschulen konzentrieren. Die Bandstruktur schließt eine Standortverlagerung aus, impliziert jedoch eine kontinuierliche Stadtentwicklung dahingehend, die Bildungseinrichtungen besser in die Stadt zu integrieren. Daher wird insbesondere um die Hochschulstandorte, die sich zumeist in ausgesprochenen Stadtrandlagen befinden, eine Verdichtung der Siedlungen angestrebt. Verwiesen sei hier auf den Entwurf der Universitätsstadt Barop im Rahmen eines Studienprojektes der Universität Dortmund, der die Stadtentwicklung im ländlich geprägten Umfeld der Universität vorantreibt und ca. 8000 neue Wohneinheiten vorsieht (IRPUD 2003). Eine optimierte schnelle Zugverbindung der Hochschulen untereinander soll gewährleisten, dass Ressourcen effektiv genutzt und sich Synergieeffekte zwischen den Bildungseinrichtungen ergeben können. Im gesamten Hauptband gibt es eine gleichmäßige Verteilung von Forschungseinrichtungen.

10.2.7 Freizeit, Erholung und Kultur

Um eine ausreichende Versorgung mit innerstädtischen Grün- und Freiräumen sowie deren fußläufige Erreichbarkeit zu gewährleisten, werden in diesbezüglich unterversorgten Gebieten entsprechende Flächen geschaffen. Die Grün- und Freiflächen werden sich in ihrer Größe und in ihrer Funktion unterscheiden. Die kleineren Freiflächen dienen eher einer Auflockerung des Stadtbildes, während die größeren Freiräume im Siedlungsbereich eher einen Beitrag zur Naherholung leisten werden. Die verbindenden Flüsse stehen für einen neuen Umgang mit der Qualität von Freiraum. So sind Renaturierungskonzepte der IBA Emscher Park beispielhaft für eine neue Form der Aufenthaltsqualität.

Ein wesentlicher Bestandteil der Band-Ruhrstadt sind die Grünkeile, die klar vom Siedlungsraum abgegrenzt werden. Stehen Grünflächen innerhalb des Bandes in erster Linie dem Menschen zur Naherholung zur Verfügung, so dienen die Grünkeile dem Schutz von Natur und Landschaft, auch aufgrund ihres eigenen Wertes. Neben ökologischem Landbau soll dieses Gebiet nur zur extensiven, naturverträglichen Erholung genutzt werden. Das Grün in diesen Schutzräumen ist naturnah und vom

Menschen nicht überformt, der Bevölkerung aber trotzdem zugänglich.

Die Versorgung mit Kultur- und Freizeiteinrichtungen gestaltet sich nach dem gleichen Prinzip, wie die Versorgung der Bevölkerung mit Konsumgütern und sozialer Infrastruktur. Das Angebot von regional bedeutsamen Kultur- und Freizeiteinrichtungen wird im Hauptband angesiedelt sein. Die Angebote werden sich gegenseitig ergänzen, um die Auslastung zu garantieren und zerstörerische Konkurrenz zu vermeiden. Eine flächendeckende Versorgung mit Freizeit- und Kultureinrichtungen, die einen lokalen Einzugsbereich haben, wird gewährleistet. Das Angebot wird dem ansässigen Milieu entsprechen. Es besteht eine Wechselwirkung zwischen den Einrichtungen und der Bevölkerung.

Versorgungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sind auf das Schienennetz ausgerichtet, um die Erreichbarkeit über die gesamte Fläche der Band-Ruhrstadt zu garantieren. Nicht jeder Stadtteil braucht eine spezielle Einrichtung, wie zum Beispiel ein Opernhaus, da ein solches aus allen Teilen der gesamten Band-Ruhrstadt gut erreicht werden kann.

10.2.8 Fazit

Ein wesentlicher Vorteil des Szenarios liegt in der klaren Abgrenzung zwischen Siedlungsfläche und Freiraum. Die Entwicklung wird in die Bänder gelenkt und Nutzungen sowohl im Bereich des Siedlungs- als auch des Freiraums intensiviert. Die Freiflächen werden so großräumig geschützt. Innerhalb der Grünkeile findet Rückbau statt, so dass sich der Freiraum entwickeln kann. Da dem zwar reduzierten, aber nicht zur Gänze aufgehobenen Neubau Raum gegeben wird, muss innerhalb des Hauptbandes eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme stattfinden. Dieses Vorgehen beinhaltet, dass freie Flächen innerhalb des Hauptbandes zu Siedlungsfläche umgewidmet werden. Dabei muss zwischen diesem Raumanspruch und dem Erhalt innerstädtischer Freiräume abgewogen werden, im Zweifelsfall auch zu Lasten der Freiflächen. Durch die Innenentwicklung im Band werden die Grünkeile in ihrer Struktur gefestigt.

Die Flüsse werden durch den Charakter der Band-Ruhrstadt besonders herausgestellt, denn ebenso wie das Hauptband verlaufen sie in Ost-West-Richtung. Neben den Verkehrswegen können auch sie die Entwicklung des Bandes als potentielle Achsen maßgeblich beeinflussen und neue Freiraumqualitäten schaffen, indem sie Wasser in die Band-Ruhrstadt integrieren. Ferner verbinden sie die Grünkeile und schaffen dort, wo sie innerhalb der Siedlungsbänder liegen, eine besondere Wohnumfeldqualität.

Der schienengebundene Verkehr profitiert von der Bandstruktur, denn durch die Achsenstruktur kann die Unflexibilität der Schiene ausgeglichen werden. Die Versorgungseinrichtungen sind dezentral und sich ergänzend über den Gesamttraum verteilt und liegen an den Verkehrsachsen und Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs.

Die flache Hierarchie innerhalb der Bänder bewirkt außerdem, dass einer sozialen

Segregation entgegengewirkt bzw. vorgebeugt wird. Bevorzugte Lagen entstehen nur an den Haltestellen und Knotenpunkten des ÖPNV. Die Nebenbänder weisen eine geringere Dichte auf als das urban geprägte Ost-West-Band. Durch die Wohnumfeldmaßnahmen wird das Leben in der Stadt noch attraktiver und die heutige starke Nachfrage nach Einfamilienhäusern sinkt. Der Rückgang des Einfamilienhausneubaus muss politisch gewollt sein und durch Maßnahmen, wie einer grundsätzlichen Änderung der bisherigen einseitigen Förderung besonders von Eigenheimen zugunsten der Bestandsförderung, unterstützt werden.

Des Weiteren bietet die Band-Ruhrstadt gute Möglichkeiten, die Stadt vom Umland und anderen Städten und Ballungsräumen abzugrenzen. Die Verbindung zu anderen Orten erfolgt entlang der Trassen, die auch die Band-Ruhrstadt prägen – übergeordnet erstreckt sich das Band zwischen Paris und Moskau. Die fehlende räumliche Abgrenzung der einzelnen Stadtteile im Band untereinander kann die Identifikation auf der kleinräumigen Ebene erschweren, bietet aber ein neues, gar metropolitantes Flair. Der Großraum an sich wird jedoch erschlossen und durch die starke infra- und siedlungsstrukturelle Vernetzung und Konzentration der Stadtteile eine gemeinsame Identität der gesamten Band-Ruhrstadt geschaffen. Bestehende Grenzen werden unsichtbar und eine Identifikation wird so verstärkt möglich. Die Möglichkeit zur Ausbildung von konventionellem strip development, was einer autogerechten Entwicklung entspräche, ist zu keiner Zeit gegeben, da sich dieser Ansatz abwägend und schonend mit Flächeninanspruchnahmen auseinandersetzt. Angestrebte Nutzungsformen für den Gesamttraum basieren auf der Priorität nachhaltiger Verkehrsmittel, während die Stadtentwicklung im Umfeld auf fußläufige Erreichbarkeit eingeht.

10.3 Szenario 3: Die Matrix-Ruhrstadt

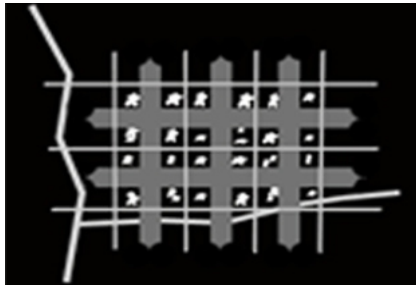
Die Idee der Matrix entstammt ursprünglich der Mathematik. Viele Theorien, wie Entropie-Modelle benutzen Matrizen, um Gleichverteilungen zwischen einzelnen Elementen zu erklären. Die Matrix wird aber auch als Organisationsstruktur bei modernen Unternehmen angewandt, wie bei der Holding-Struktur großer Konzerne. Sie ist eine Organisationsstruktur aus kleinteiligen Einheiten, den sogenannten Quadranten, die parallel existieren. Jeder Quadrant ist selbstständig und hat feste Grenzen, ist aber trotzdem mit den anderen durch sich überlappende Netzwerke verbunden. Die Besonderheit ist die prinzipielle Gleichwertigkeit der Quadranten. Das macht die Matrix in sich zu einem überaus flexiblen System, in dem die einzelnen Einheiten austauschbar und beliebig zu kombinieren sind.

Bei der Betrachtung des Ballungsraumes Ruhr fällt sofort die gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, insbesondere das Autobahnnetz auf. Dieses Netz hat eine rasterartige Ausformung, die aus mehreren Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen besteht. Diese prägnante Struktur ermöglicht die Abgrenzung verschiedener Quadranten in der Matrix-Ruhrstadt. Jeder Quadrant ist ein Siedlungsbereich, der durch Verkehrs- und Freiraumnetze strukturiert wird. Die bestehenden Freiraum-



und Schienennetze dienen dabei jeweils als verbindende Elemente innerhalb der gesamten Region. Wenn die räumliche Struktur der Matrix auf die physische Struktur des Ruhrgebietes übertragen wird, muss es radikale Veränderungen geben, um die

Abb. 36: Logo der Matrix-Ruhrstadt



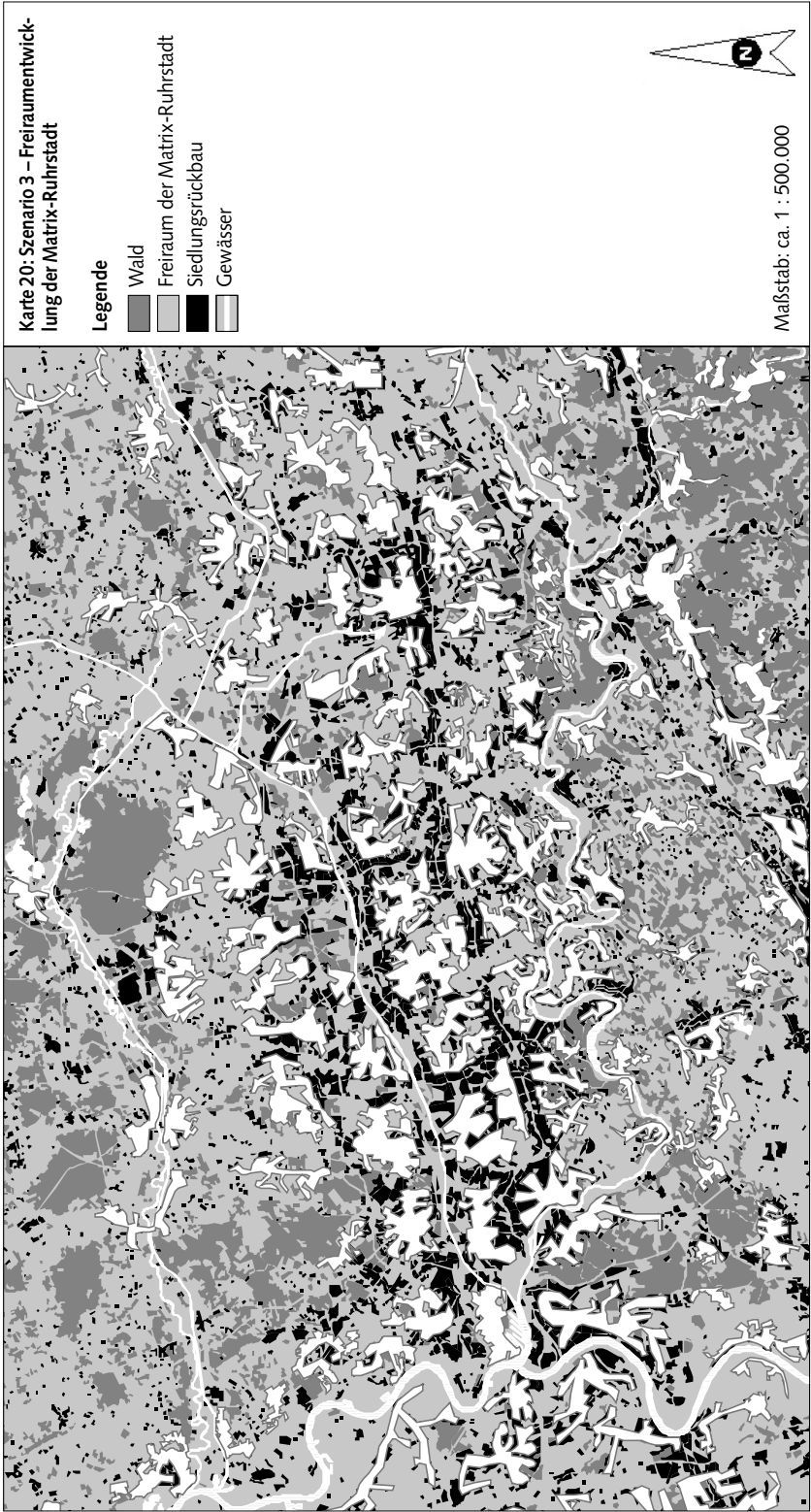
bestehenden Strukturen an die Idee der Matrix-Ruhrstadt anzupassen.

Die Matrix-Ruhrstadt umfasst den Bereich des heutigen Ruhrgebiets. Die Quadranten setzen sich nach außen fort, allerdings kann die kleinräumige Struktur der Matrix, wie sie hier beschrieben wird, nur auf die oben genannte Region angewendet werden.

Für außerhalb liegende Gebiete müssen andere Strategien entwickelt werden, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll. In der Matrix-Ruhrstadt gibt es kompakte Siedlungskörper, die so groß sind, dass sie unabhängig voneinander existieren können, weil täglich wiederkehrende Interaktionen, wie Versorgungsfahrten, Erwerbstätigkeit und Erholung, darin möglich sind. Das Angebot in den Bereichen Arbeit, Versorgung, Bildung und Freizeit innerhalb eines Quadranten soll dabei dem Bedarf der Bevölkerung entsprechen, um Verkehr zu vermeiden. Es gibt aber auch örtliche Besonderheiten. So arbeitet der überwiegende Teil der Bevölkerung eines Quadranten vielleicht in einem ortsansässigen Großbetrieb und beschafft sich notwendige Lebensmittel auf dem typischen Wochenmarkt, besucht die Ortsbekannte Kleinkunstabühne oder nutzt andere individuelle Einrichtungen, welche die anderen Einheiten in dieser speziellen Form nicht haben. Trotz dieser besonderen Nutzungen sind alle Einheiten untereinander gleichwertig, selbstständig und weisen eine homogene Struktur der Nutzungen auf. Überörtliche Nutzungen wie Universitäten, Kultureinrichtungen oder kommunale Verwaltungen sind gleichmäßig über die Matrix-Ruhrstadt verteilt. Die Siedlungskörper sind durch ihre individuelle Ausprägung Identifikationspunkte für die lokale Bevölkerung und leben von einer „gesunden“ Mischung der Bevölkerung im Hinblick auf Altersstruktur und Lebensstile. Das strukturgebende Autobahnnetz dient in erster Linie dem Transitverkehr, der ÖPNV ist der maßgebliche Verkehrsträger und stellt den Hauptanteil des Binnenverkehrs in der Matrix-Ruhrstadt.

10.3.1 Siedlungsstruktur

Jeder Quadrant der Matrix-Ruhrstadt besteht aus mehreren Siedlungskörpern. Dabei handelt es sich um kompakte Siedlungen von der Größe heutiger Stadtteile, die in ihrer Struktur eine strikte Außengrenze haben und klar voneinander abgegrenzt sind. Die Realisierung der Matrix-Ruhrstadt erfordert einen radikalen Rückbau heutiger bestehender Siedlungsflächen, die außerhalb der neuen Siedlungskörper liegen, deren Verlust innerhalb der neuen Siedlungskörper kompensiert wird. So lösen sich die unterschiedlichen Dichten des Ruhrgebiets nach und nach auf, hochverdichtete



Innenstädte und Vorstädte mit wesentlich geringerer Dichte gleichen sich an. Die Neubautätigkeit wird auf Flächen innerhalb der Grenzen eines Siedlungskörpers beschränkt. Stadtumbau und Stadterneuerung im Bestand dominieren die Bautätigkeit. Die Siedlungskörper lokalisieren sich nie direkt an den strukturgebenden Verkehrstrassen oder Knotenpunkten der Matrix-Ruhrstadt. Ein beidseitiger Grünpuffer von etwa 500 m entlang der Autobahnen, in dem Bebauung ausgeschlossen ist, schützt die Siedlungskörper vor Verkehrslärm. In jedem Quadranten besteht ein ausgewogenes Verhältnis von Siedlungs- und Freiraum. Das bedeutet, dass die Siedlungsfläche nicht mehr als 60 % der Gesamtfläche des jeweiligen Quadranten in Anspruch nimmt, im Allgemeinen liegt sie deutlich darunter.

10.3.2 Freiraumstruktur

Prägend für die Matrix-Ruhrstadt ist der hohe Freiraumanteil. Neben dem übergeordneten Straßen- und dem Schienennetz, durchziehen gut ausgebaute Grünräume die Region. Die Freiräume entlang der Flüsse Rhein, Ruhr, Emscher und Lippe mit ihren Nebenflüssen und Kanälen haben eine besondere Bedeutung, da das Element Wasser die Qualität dieser Grünzüge noch verstärkt. Die Grünzüge in Nord-Süd-Richtung basieren auf den heute nur in Ansätzen bestehenden Grünzügen A-G. Diese Grünräume sind, begleitet von Renaturierungsmaßnahmen, entwickelt und erweitert worden. Die Funktion des Grünnetzes liegt in der Verbindung und Aufwertung aller Quadranten. Jeder Siedlungskörper der Matrix-Ruhrstadt ist an mindestens einen Grünzug angebunden. Das Grünnetz besteht hauptsächlich aus hochwertigen Wald- und Wasserflächen, die zur extensiven Erholung dienen. Innerhalb der Quadranten bestehen jedoch noch genügend Freiflächen, wie etwa landwirtschaftlich genutzte Flächen, Wiesen und Parkanlagen, die zur Naherholung konzipiert sind.

10.3.3 Verkehrsstruktur

Die wichtigste strukturgebende Komponente der Matrix-Ruhrstadt ist das Verkehrsnetz. Die Autobahnen sind der ausschlaggebende raumgliedernde Faktor und bilden als ranghöchste Netzkomponente das Gerüst der Matrix-Ruhrstadt und somit auch die Grenzen der Quadranten. Straßen niedriger Ordnung fungieren einerseits als weitere Abgrenzungselemente der Siedlungskörper innerhalb der Quadranten, andererseits sind sie ein wichtiges Verbindungselement zwischen mehreren Siedlungskörpern eines Quadranten. Das Schienennetz ist verbessert und hat deshalb einen besonders hohen Stellenwert. Die Einrichtung von Knotenpunkten und Umschlagsplätzen ermöglicht einen schnellen Wechsel des Verkehrsträgers sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr. Jeder Quadrant verfügt über einen Bahnhof und ist mindestens an das regionale Schienennetz angebunden. Das lokale Schienennetz verbindet die einzelnen Siedlungskörper innerhalb eines Quadranten und die benachbarten Siedlungskörper der umliegenden Quadranten. Der öffentliche Verkehr erschließt alle Siedlungskörper gleichwertig, Busse, Straßen- und U-Bahnen unterstützen das überregionale und regionale Schienennetz und tragen zur



optimalen Erschließung der Matrix-Ruhrstadt bei. Unterstützt wird diese durch ein gut ausgebautes Rad- und Fußwegesystem in jedem Quadranten, wobei diese Netze mit denen benachbarter Einheiten verbunden sind.

10.3.4 Bevölkerung und Wohnen

Die Matrix-Ruhrstadt verfügt über unterschiedlichste Wohnformen und verschiedene Siedlungskörper, soziale Projekte fördern eine gemischte Nachbarschaft. Das Verhältnis der Baudichte der Siedlungskörper des Quadranten zur Gesamtfläche desselbigen ist überall in der Matrix-Ruhrstadt annähernd gleich. Darin äußert sich die Gleichwertigkeit dieser Einheiten, jedoch haben alle Siedlungskörper ihre individuelle Note, die aus einem differenzierten Erscheinungsbild der einzelnen Wohneinheiten und der Wechselbeziehung mit dem Umfeld besteht. Die inneren Quadranten der Matrix-Ruhrstadt verfügen über die gleiche Wohnqualität wie die äußeren. Die klassische Zweiteilung von verdichteten innerstädtischen Wohnquartieren und offener Einfamilienhausbebauung im Außenbereich ist nicht festzustellen. Bei Bedarf neuer Wohneinheiten wird bis zu einem festgesetzten Maximum nachverdichtet. Zugleich werden Maßnahmen ergriffen, die das Wohnumfeld, gerade in verdichteten Bereichen, qualitativ und quantitativ verbessern. Das Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten und die gleiche Qualität des Wohnens unabhängig vom Wohnstandort, ermöglichen eine freie Entscheidung über den Lebensmittelpunkt innerhalb der Matrix-Ruhrstadt. So sind die Mobilitätskosten durch einen Wohnort in der Nähe des Arbeitsplatzes sehr niedrig. Ein städtisches Wohnungsmanagement sorgt dafür, dass Wohnen und Arbeiten im gleichen Siedlungskörper möglich sind. Durch die Festlegung von Quoten für Sozialwohnungsbau in Umbau- und Neubaugebieten sowie Wohnumfeldverbesserungen gibt es eine gesunde soziale Mischung von unterschiedlichen Einkommensklassen und gleichwertige Lebensbedingungen in allen Siedlungskörpern.

10.3.5 Arbeit, Versorgung und Hochschulen

Eine flächendeckende Versorgung mit Einkaufsmöglichkeiten in jeglichen Bereichen ist in der Matrix-Ruhrstadt sichergestellt. Dabei handelt es sich nicht um Versorgungsgroßstandorte, sondern um Geschäfte, deren Einzugsbereiche nicht über den betreffenden Quadranten hinausreichen. Alle Versorgungsstandorte in der Matrix-Ruhrstadt sind gleichwertig, es gibt keine übergeordneten Anziehungspunkte. Die Versorgungszentren haben einen optimalen Standort innerhalb eines jeden Quadranten, den die Bewohner in kürzester Zeit erreichen können. Von daher ist es nicht nötig den eigenen Quadranten zu verlassen, um sich zu versorgen, was das Verkehrsaufkommen deutlich reduziert.

Eine flächendeckende Versorgung mit Arbeitsplätzen ist innerhalb der gesamten Matrix-Ruhrstadt das Ziel, allerdings kann dies für einzelne Quadranten nur eingeschränkt gelten. Das Arbeitsangebot der einzelnen Quadranten ist zwar gleichwertig, wird jedoch aufgrund des breiten Spektrums des tertiären und quartären



Sektors variieren, da die Vielfalt an fachspezifischen Angeboten nicht überall gleich sein kann. Qualifizierte Arbeitskräfte haben die Möglichkeit, in den Quadranten zu ziehen, in dem Arbeitsplätze ihres Fachgebietes angeboten werden. So verfügt jeder Quadrant in bestimmten Bereichen über individuelle wirtschaftliche Stärken. Eine derartige Ausformung gibt es auch im landwirtschaftlichen Bereich und im produzierenden Gewerbe, allerdings in wesentlich geringerem Maße.

Die weiterführenden Bildungseinrichtungen wie Universitäten und Fachhochschulen sind gleichmäßig auf die Quadranten verteilt. Die Matrix-Ruhrstadt verfügt über einen hochwertigen Universitätsverbund, dessen Aufgabe in der Koordination und Kooperation der verschiedenen Bildungseinrichtungen liegt.

10.3.6 Freizeit, Erholung und Kultur

Alle Quadranten der Matrix-Ruhrstadt sind mit mindestens einer kulturellen Einrichtung gleichen Wertes ausgestattet. Dabei handelt es sich um Konzert-, Opern- und Schauspielhäuser, in denen die verschiedenen kulturellen Sparten abgedeckt werden. Auch wenn die Einrichtungen gleichwertig sind, überschneiden sich ihre Einzugsbereiche, die über die Grenzen des jeweiligen Quadranten hinausgehen und ziehen deshalb ein breites Publikum an.

Jeder Bewohner der Matrix-Ruhrstadt kann von jeder Siedlungseinheit aus fußläufig einen Erholungsraum erreichen. Diese Grünräume dienen der intensiven Naherholung und sind innerhalb des Siedlungskörpers oder unmittelbar am Siedlungsrand lokalisiert. In jeder Siedlungseinheit eines Quadranten befindet sich mindestens eine Parkanlage. Extensive Naherholung in qualitativ hochwertigen Grünräumen, wie Wälder und attraktiven Flusslandschaften, stellt das übergeordnete Grünnetz der Matrix-Ruhrstadt sicher, an das jeder Quadrant angebunden ist. Ebenso finden sich in den Quadranten Freizeiteinrichtungen wie Zoos, Kinos, Revierparks, größere Sporteinrichtungen, Messehallen oder Erlebnisbäder. Die Einzugsbereiche erstrecken sich über den einzelnen Quadranten hinaus, so dass auch umliegende Quadranten von einem derartigen Angebot profitieren.

10.3.7 Verkehr und Transport

Die hauptsächlichen Verkehrsströme der Matrix-Ruhrstadt finden innerhalb eines jeden Quadranten statt. Die individuellen Raumüberwindungskosten sind höher als die kollektiven Raumüberwindungskosten, das heißt der öffentliche Verkehr wird stark gefördert und ist leistungsfähiger als der Straßenverkehr. Durch die räumliche Nähe und den Kostenvorteil des ÖPNV ist es für die Bevölkerung attraktiv, in einem Siedlungskörper zu wohnen, zu arbeiten und sich mit allen alltäglichen Gütern zu versorgen. Der Grund dafür wird die sehr gute Versorgung im Arbeits-, Einzelhandels-, Freizeit- und Bildungsbereich sein, die „Quadranten der kurzen Wege“ gewährleisten. Das Angebot ist gleichwertig, jedoch nicht identisch, so dass durch individuelle Präferenzen zusätzliche Ströme in andere Quadranten entstehen können. Jeder Quadrant verfügt über einen Bahnhof, der eine Verbindung mindestens

zum regionalen Schienennetz gewährleistet, der als Knotenpunkt für die anderen Verkehrsträger des Quadranten dient und über den die Verkehrsverknüpfungen mit den anderen Quadranten abgewickelt werden. Der Güterverkehr ist durch politische Einflussnahme weitgehend auf die Schiene verlagert. Diese Änderung wurde vorgenommen, um den Binnenverkehr zu Transportzwecken zu minimieren und den gesamten Transportverkehr zu verringern.

10.3.8 Fazit

Siedlung und Freiraum herrschen innerhalb der einzelnen Quadranten der Matrix-Ruhrstadt in einem ausgeglichenen Verhältnis vor. Diese ausgeglichenen Strukturen sorgen für eine hohe Lebensqualität des Ballungsraumes. Besondere natürliche Verhältnisse, wie z.B. die Flüsse oder große zusammenhängende Waldflächen geben einzelnen Quadranten zwar einen Vorteil bezüglich der Freiraumqualität, allerdings sind innerstädtische Freiräume in starkem Maße aufgewertet und erhöhen die Lebensqualität der umliegenden Siedlungen. Die Siedlungsstruktur folgt dem Ideal der kompakten Stadt. Zwar werden große regionale Grünzüge durch die Autobahnen zerschnitten, allerdings gibt es in allen Quadranten eine eigene Freiraumstruktur. Der große Anteil der Verkehrsflächen hat sowohl Strukturierungs- und Trennungs- als auch Verbindungsfunktionen. Durch den Ausbau des Straßennetzes, insbesondere der Autobahnen, ist der Anteil des Transitverkehrs in der Matrix-Ruhrstadt immer noch sehr stark. Der Binnenverkehr ist durch den verstärkten Ausbau des Schienennetzes zum überwiegenden Teil auf den schienengebundenen ÖPNV sowie andere Verkehrsträger des Umweltverbundes verlagert und reduziert sich außerdem durch die gleichmäßige flächendeckende Verteilung von Versorgungs-, Arbeits- und Wirtschaftsstandorten auf ein Minimum. Die kleinteilige Struktur der Siedlungskörper ermöglicht eine Identifikation der Bewohner mit ihrem jeweiligen Wohnstandort. Gleichzeitig existiert durch den Aufbau einer Matrix-Ruhrstadt eine übergeordnete Einheit, die zusätzliche Identifikationsmöglichkeiten bietet. Das Zusammenspiel von lokaler Identität und einem leistungsfähigen Gesamtraum führt in der Bevölkerung der Matrix-Ruhrstadt zu einer neuen Wahrnehmung des Raumes.

10.4 Gegenüberstellung der Szenarien

Alle drei Szenarien fordern die Ruhrstadt als eine zukunftsgerichtete Entwicklungsperspektive für das Ruhrgebiet. Unter Berücksichtigung der dargestellten Annahmen wird jeweils eine räumliche Gesamtvorstellung, die die verschiedenen räumlichen Strukturen, wie auch die damit zusammenhängenden Nutzungen, in Bild und Wort beschreibt, entworfen. Gleich ist allen Szenarien, dass sie nachhaltiger und zukunfts-tauglicher als das Trendszenario sind (vgl. Tab. 11). Dies wird anhand mehrerer Faktoren deutlich. Jedes Szenario beantwortet das Problem der Suburbanisierung durch Festlegung von eindeutigen Siedlungsgrenzen. Die Wohnqualität wird thematisiert und Qualitätssteigerungen beispielsweise durch mehr Naherholungsmöglichkeiten erreicht. Freiräume sind in den Szenarien wichtig und werden dementsprechend ent-

Tab. 11: Vergleich der Szenarien

Polyzentrale Ruhrstadt	Band-Ruhrstadt	Matrix-Ruhrstadt
<i>Siedlung</i>		
<ul style="list-style-type: none"> - räumlich klar abgegrenzte Siedlungseinheiten - Vielfalt der Siedlungsräume, d.h. unterschiedliche Dichten und Wohnformen - Neubau nur innerhalb der Siedlungseinheiten - wenn Neubau, dann nur an ÖPNV-Haltestellen und entsprechend festgelegter Mindestdichten 	<ul style="list-style-type: none"> - kompakte Siedlungsentwicklung entlang von ÖPNV-Bändern - Nebenbänder lassen Wohnformen geringerer Dichte zu - hochverdichtete, intensive Flächennutzung im Hauptband - Neubau und Nachverdichtung nur in den Bändern möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - kleine, autarke Siedlungsgruppen - klar abgegrenzte Siedlungskörper - mehrere Siedlungskörper bilden einen unabhängigen Siedlungsverbund (durch Autobahnen abgegrenzt) - bauliche Dichte eines Verbundes im Durchschnitt annähernd gleich
<i>Freiraum</i>		
<ul style="list-style-type: none"> - Grünkorridore zwischen Siedlungseinheiten bilden zusammenhängendes, vernetztes Freiraumsystem - Grünflächen innerhalb der Siedlungseinheiten dienen der Naherholung - Freiraum ist überall fußläufig erreichbar 	<ul style="list-style-type: none"> - strikte Abgrenzung und Schutz des Freiraums vor Besiedlung (ggf. Rückbau) - „flächiger“ Naturraum in den Grünkeilen: Gegenpol zum Band - dezentral, fußläufig erreichbarer Naherholungsraum im Band - naturnahe Flüsse haben Bandcharakter und beleben das Stadtbild 	<ul style="list-style-type: none"> - ökologisch wertvolle Grünzüge tangieren die Siedlungskörper und verbinden sie - Biotopverbund hoher Qualität durch netzartige Grünkorridore - Grünzüge zur extensiven Naherholung - sonstige Grünflächen zur intensiven Naherholung
<i>Verkehr</i>		
<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung aller Siedlungseinheiten an das Schienennetz - starke Vernetzung des ÖPNV - lokale Distributionszentren reduzieren Güterverkehrsaufkommen durch Bündelung von Lieferverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Schienennetz als ökologischer Mobilitätsgarant - Stadtentwicklung entlang der Schiene wird forciert - MIV-Trassen sind sekundär (jedoch oft kongruent zum ÖPNV) - MIV-unabhängige Mobilitätsgewährleistung für Zielverkehr ab den Toren DU/DO - Bandstruktur begünstigt z.B. <i>cargo cap</i> für Güterverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - optimaler Anschluss der Siedlungskörper an alle Verkehrsträger - Anschluss jedes Siedlungsverbundes an (über-)regionales Schienennetz - Verkehrsverbund garantiert optimale ÖPNV-Verbindungen - starker Ausbau des ÖPNV-Netzes (Vorrang gegenüber MIV)
<i>Versorgung</i>		
<ul style="list-style-type: none"> - Grundversorgung in allen Siedlungseinheiten - Konzentration übergeordneter Einrichtungen in bedeutenden, besonders verdichteten Einheiten - funktionale Ergänzung und Spezialisierung verschiedener Einheiten - Konzentration von Versorgungsinfrastruktur an Knotenpunkten des Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> - dezentrale, fußläufige Erreichbarkeit von Gütern des täglichen Bedarfs im Stadtteil - nicht täglicher Bedarf: Konzentration im Hauptband - keine Überlastung und Überschneidung von Einzugsbereichen (weniger „schädliche“ Konkurrenz) 	<ul style="list-style-type: none"> - dezentrale, fußläufige Erreichbarkeit von Gütern des täglichen Bedarfs - optimale Lage der Einrichtungen, daher kurze Wege - sämtliche Arten von Versorgung in jedem Siedlungsverbund - spezifizierte Bereiche ergänzen sich untereinander

wickelt und gefördert. Im Verkehr wird ein Schwerpunkt auf den ÖPNV, insbesondere den schienengebundenen, gelegt.

Dennoch ist auf den ersten Blick erkennbar, dass sich die Szenarien deutlich unterscheiden. Trotz bisweilen gleicher Zielvorstellungen, wie den soeben aufgezählten, werden ganz unterschiedliche Wege der Umsetzung vorgestellt. Hinzu kommen divergierende Schwerpunktsetzung und ergänzende Raumvorstellungen, die letztendlich in den drei Szenarien münden. Anhand der Punkte Siedlung, Freiraum, Verkehr und Versorgung werden diese Unterschiede noch einmal aufgelistet.

Die aufgelisteten Kurzbeschreibungen machen deutlich, dass es entscheidende Unterschiede zwischen den Szenarien gibt. So sind die aufgeführten Aspekte mit einem jeweils unterschiedlichen Eingriffs- bzw. Steuerungsbedarf verbunden. Die Funktion des Freiraumes wird abweichend bewertet. Mal steht die zusammenhängende Fläche des Freiraumes, ein anderes Mal die Vernetzung der Freiflächen im Vordergrund. Zentralität bzw. Konzentration steht der homogenen Verteilung über den Raum entgegen. Im Rahmen dieser Gegensätze werden von den Szenarien bei Wohndichten wie auch bei der Lokalisation von Versorgungseinrichtungen unterschiedliche Strukturen beschrieben. Hinzuweisen ist auch auf die räumlich erkennbare Abgrenzung der jeweils kleinsten Siedlungseinheiten, die positiv für die Identifikation der Bewohner mit ihrem direkten Wohnumfeld ist. Hier werden, je nach Szenario, mehr oder weniger klare Abgrenzungen vorgenommen. Auch auf die Frage, ob diese kleinsten Einheiten dann deckungsgleich mit dem täglichen Aktionsraum (daily urban system) sind, werden unterschiedliche Antworten gegeben.

Die Szenarien haben unterschiedliche Strukturen und Maßnahmen beschrieben. Zu vergleichen sind sie zum einen in Gegenüberstellung zum Trendszenario. Die hier festzustellenden Unterschiede werden generell als positiv bewertet. Zum anderen ist im Vergleich der Szenarien untereinander eine derartige Wertung ungleich schwieriger. Jedem Szenario liegen abweichende Vorstellungen von einem besseren, für die Zukunft der Ruhrstadt wünschenswerten, Zustand in Bezug auf die Bedürfnisse von Menschen, Wirtschaft, Verkehr und Natur bzw. Freiraum, zugrunde. Die Bewertung der Szenarien, unter der Fragestellung, was besser oder weniger gut ist, würde eine Festlegung eines besten und damit als Wertmaßstab dienenden Szenarios implizieren. Diese Definition soll hier nicht vorgenommen werden.

11 Umsetzungsempfehlungen

Die räumlichen Szenarien machen ungeachtet der Frage, welches Szenario bevorzugt wird, eines deutlich: Soll aus dem Ruhrgebiet eine Ruhrstadt werden, so sind einschneidende planerische und politische Anstrengungen notwendig. Das Beispiel der Randstad in den Niederlanden hat gezeigt, dass diese Anstrengungen nicht fruchtlos sein müssen. Dort gelingt es, durch Planung die räumlichen Strukturen der Siedlung, des Freiraums und des Verkehrs zu verändern und zu lenken, um die zerstörerische Konkurrenz zwischen den Städten zu vermeiden. Die Unterschiede, die diese erfolgreiche Planung und Steuerung ausmachen, liegen vornehmlich in drei Politikfeldern: in der zentralistischen Aufgabenverteilung zwischen den staatlichen Institutionen, in der überörtlichen Investitionsplanung und vor allem im Steuer- und Finanzsystem.

Zukünftig muss in der Ruhrstadt ein neues Gemeindefinanzierungssystem eingeführt werden. Einerseits gilt es den ruinösen Wettbewerb der Gemeinden um Steuereinnahmen aus Gewerbeansiedlungen und Einkommenssteueranteilen zu stoppen. Andererseits müssen die Gemeinden auf der Ausgabenseite entlastet werden. Die finanzielle Überlastung der Gemeinden aufgrund steigender Kosten für Sozialausgaben und dem Unterhalt von zum Teil nicht ausgelasteten Infrastruktureinrichtungen sorgt dafür, dass viele Gemeinden vor dem finanziellen Bankrott stehen. Um eine gerechtere Verteilung der Geldmittel zwischen den Gemeinden zu erreichen, müssen die Zuständigkeiten auf Einnahmen- und Ausgabenseite zugunsten einer übergemeindlichen Institution geändert werden. Finanziellen Zuweisungen an die Gemeinden müssen dann nach einem festgelegten Schlüssel oder als Zweckzuweisung erfolgen. Den Gemeinden bleibt es jedoch unbenommen, eigene Einnahmen z.B. aus dem Betrieb ihrer Anlagen oder ihres Bodenbesitzes zu erwirtschaften.

Verbunden mit einer gemeinsamen Finanz- und Haushaltsplanung bedarf es in der Ruhrstadt einer übergemeindlichen Investitionsplanung sowohl von privaten als auch von staatlichen Akteuren. Diese Forderung setzt eine abgestimmte Planung im Bereich Verkehr und Flächennutzung und eine gemeinsame Außendarstellung sowie Wirtschaftsförderung voraus. Damit soll die Ruhrstadt für wirtschaftliche Investitionen attraktiver und eine optimale Auslastung von Infrastruktureinrichtungen erreicht werden. Fehlinvestitionen und Planungsrisiken werden dadurch gemindert.

Mit einer Neuordnung von Zuständigkeiten müssen gleichzeitig auch Reformen der Institutionen einhergehen. Es muss geregelt werden, wer anstelle der Gemeinden die Aufgaben übernimmt. Die Frage muss geklärt werden, welche politische und planerische Struktur sich hinter dem Begriff Ruhrstadt vor dem Hintergrund einer

Mehrebenenplanung in Deutschland verbirgt. Denn die Vorteile einer abgestuften und abgeleiteten Planung, wie es sie bisher gibt, steht außer Frage. Es lassen sich fünf grundsätzlich mögliche Modelle unterscheiden, die verschiedene Antworten auf die Frage der Zuständigkeiten und den vorhandenen Institutionen geben.

A Der KVR arbeitet als Moderator

Die Städte behalten ihre Souveränität und auch die Regierungsbezirke ihre Zuständigkeit. Mit Unterstützung des Landes NRW koordiniert der KVR als Moderator die gemeinsame Planung zwischen Regierungsbezirken und starken Ruhrgebietsstädten. Pläne erstellen und Beschlüsse fassen kann diese Mittlerebene aber nicht, dafür jedoch Entscheidungs- und Kooperationsprozesse zwischen den Gemeinden moderieren und fördern. Die Position des Mediators ist jedoch zu schwach, um dem gewaltigen Steuerungsbedarf einer Ruhrstadt gerecht zu werden, da sich die Städte weiterhin stark auf ihre Eigenständigkeit berufen und nicht dasselbe Ziel verfolgen werden. Der Ruhrstadtgedanke wird in bloßen Absichtserklärungen verloren gehen. Ein wesentlicher Schwachpunkt ist, dass der KVR über keine eigenen Finanzmittel verfügt und so kein wesentliches Steuerungselement besitzt.

B Der Städteverbund

Die Städte schließen sich in diesem Modell zu einem lockeren Kooperationsverbund zusammen. Sie stärken den KVR als Planungsinstanz, indem sie ihm die Erarbeitung einer gemeinsamen Flächennutzungsplanung überlassen, behalten aber ihren Ratsversammlungen weiterhin die letztendliche Entscheidung über die Teilpläne und die Finanzplanung vor. Die jeweiligen Regierungsbezirke arbeiten mit dem KVR bei der Aufstellung und Abstimmung der Pläne zusammen. Die hohe Anzahl der Entscheider macht den Abstimmungs- und Planungsprozess jedoch zeit- und ressourcenintensiv. Es müssen zu viele Kompromisse eingegangen werden, die zu einer Handlungsunfähigkeit der Ruhrstadt führen. Ein Veto der Kommunen, wie wir es auch heute beobachten, ist für einen Kooperationsprozess auf mehreren Ebenen unakzeptabel.

C Regierungsbezirk Ruhrstadt

Das Land NRW beschließt eine Neuordnung der Regierungsbezirke und gründet den Regierungsbezirk Ruhrstadt, der für das gesamte Ruhrgebiet zuständig ist und einen Gebietsentwicklungsplan erstellt. Aus diesem heraus entwickeln die Städte ihre verbindliche Bauleitplanung. Zwar gibt es eine gemeinsame Planung, der Regierungsbezirk kann jedoch nicht verhindern, dass die Städte weiterhin in Eigenregie planen und handeln. Zudem werden die starken Beziehungen der Städte mit dem Umland durch die Neuordnung zerschnitten.

D Hauptstadt Essen

Die ehemaligen Ruhrgebietsstädte geben zugunsten einer gemeinsamen Ruhrstadt mit dem Rathaus in Essen ihre Souveränität ab. Planungsentscheidungen werden im

Rathaus der Ruhrstadt Essen getroffen. Durch die Ausrichtung auf eine Stadt gehen dezentrale Steuermechanismen verloren. Die Städte verlieren darüber hinaus ihre traditionelle Eigenständigkeit. Die Ruhrstadt stellt eine zu starke politische Kraft in NRW dar.

E Regionalverband Ruhrstadt

Die Ruhrstadt steht demnach zwischen zwei grundsätzlichen Überlegungen. Soll sie Gebietskörperschaft nach dem Vorbild der Hauptstadt Essen oder lockerer Kooperationsverbund sein? Zwischen diesen beiden Extremen bewegt sich die fünfte Variante, die versucht, die oben erläuterten Nachteile zu kompensieren. Als favorisierte Variante wird diese nun ausführlicher erläutert als die vorangegangenen vier.

Um einen Regionalverband Ruhrstadt zu implementieren, muss das Land – auch auf gesetzgeberischer Ebene – aktiv daran mitarbeiten. Die Städte geben Zuständigkeiten, die ihnen im Grundgesetz zugeschrieben werden, zugunsten der Ruhrstadt ab, um als Gesamtes davon zu profitieren. Die Städte, in der Grafik (Abb. 37) als Kommunen benannt, entsprechen in den räumlichen Szenarien den Siedlungseinheiten der Polyzentralen Ruhrstadt, den Stadtteilen der Band-Ruhrstadt, oder den Quadranten der Matrix-Ruhrstadt.

Die Regionalversammlung als Legislative und die Regionalverwaltung als Nachfolgeinstitution des KVR als Exekutive bilden zusammen mit dem Kommunalrat den Kern des Regionalverbandes Ruhrstadt. Die Regionalversammlung wird wie die kommunalen Ratsversammlungen direkt vom Volk gewählt und vertritt die Ruhrstadt gegenüber EU, Bund und dem Land NRW. Sie koordiniert die Haushaltsplanung der Ruhrstadt und verteilt Zuweisungen an die Kommunen. Außerdem erhebt sie diejenigen Steuern, die bis dahin die Städte erhoben haben, z.B. die Gewerbesteuer. Bis zu einer Grundgesetzänderung ist auch vorstellbar, dass sich die Ruhrstadt durch Umlage von Steuergeldern der Kommunen finanziert. Darüber hinaus entscheidet die Regionalversammlung über die Flächennutzungspläne und beschließt Investitionen.

Der Kommunalrat – als Kammer der Kommunen ähnlich dem Bundesrat – vertritt die Kommunen in der Entscheidungsfindung in Rat und Verwaltung der Ruhrstadt. Die Regionalverwaltung ist für bestimmte, klar definierte überörtliche Angelegenheiten zuständig. Dazu gehört z.B. die Verkehrsplanung, die Aufstellung von Regionalen Flächennutzungsplänen, ein aktives Bau- und Bodenmanagement, die Außenvertretung im Ausschuss für Regionen in der EU-Verwaltung oder die Entwicklung von Großprojekten. Sie stimmt sich inhaltlich mit den Vorgaben der Landesplanung bzw. den drei Regierungsbezirken ab und vermeidet damit, dass die Ruhrstadt von der Planung in den Umlandgemeinden isoliert wird. Außerdem kann die Regionalverwaltung im Sinne einer raumverträglich nachhaltigen Planung – durch Weisung – Einzelvorhaben der Kommunen begründet untersagen.

Es gilt das Prinzip der Subsidiarität, wonach die Kommunen all die Aufgaben in Eigenregie übernehmen, die sie am Besten selbst regeln können. Dazu gehören z.B.

nicht zuletzt aber auch hierarchischer, restriktiver Strukturen. Demzufolge ist diese Umsetzungsempfehlung als Vorschlag an politische Entscheidungsträger zu verstehen, um zu einer positiven Gesamtbilanz für Raum und Mensch zu gelangen.

Handlungsempfehlungen bis zu den folgenden Kommunalwahlen

Auf dem Weg zum Regionalverband Ruhrstadt sind verschiedene Phasen zu durchlaufen. Diesen Phasen sind als Anregungen für eine ausführliche Diskussion zu verstehen.

- 1. Phase: Die betroffenen Städte treffen sich zu einem Konvent. Die Zuständigkeiten der Institutionen des Regionalverbandes Ruhrstadt werden nach Vorgaben des Landes vertraglich in einer Satzung beschlossen. Die Zugehörigkeit und Abgrenzung der Ruhrstadt werden per Verordnung geregelt.
- 2. Phase: Bund und Land ändern die entsprechenden Rahmengesetze im Grundgesetz und in den Ländergesetzen.
- 3. Phase: Es folgt eine Neuaufteilung der Wahlkreise und Verwaltungsstrukturen.
- 4. Phase: Eine verstärkte Vermarktung des Regionalverbandes Ruhrstadt sorgt für eine breite öffentliche Zustimmung und Unterstützung durch Vertreter aus Wirtschaft, Gewerkschaften und sonstigen Verbänden.
- 5. Phase: Parallel zu den Kommunalwahlen erfolgt erstmals eine Wahl zur Regionalversammlung Ruhrstadt

12 Quo vadis Ruhrstadt – ein Ausblick

„Über das Ruhrgebiet ist viel geschrieben worden, Lobendes und Tadelndes, Geschöntes und Geschwärztes, Hymnen und Untergangsgesänge, viel Falsches, selten etwas Richtiges. Wer im Revier lebt, sieht in ihm die Heimat und übertreibt gern das Gute: die Nüchternheit der Arbeit, die Maßstäbe setzt, Maßstäbe für ein Leben auf Tatsachen, ohne falsche Romantik, Maßstäbe für ein Dasein, mit dem wir die Zukunft bestehen könnten. Er preist die Ruhr als idyllischen Fluß, Schlote und Fördertürme als realistische, keineswegs unschöne Abbilder unserer verwandelten Welt, das Geflecht der Industrie über und unter Tage nennt er ein Abenteuer des Menschen und eine Fahrt im Schnellzug durch die feuerspeiende Nacht zwischen Duisburg und Hamm ein elementares Erlebnis. Wer hingegen von außen kommt, empfindet das Revier leicht als Strafe; Sisyphus fällt ihm ein, den Felsblock die Anhöhe hinaufwälzend, immer wieder rollt der Stein zurück; das Revier als moderne Vorhölle, das Revier als Lockung und Versuchung der Macht, das Revier als Alptraum, in dem alles Geistige gelöscht ist, das Revier als Verhandlungsgegenstand einer nur mit Stahl und Kohle denkenden Welt“ (Hoesch Aktiengesellschaft 1962: 9).

Dieser vermeintlich historischen Zustandsbeschreibung und Wahrnehmung des Raumes haben sich die Verfasser angenommen und die räumlichen Zukunftsperspektiven sowie Chancen einer geeinten Ruhrstadt überprüft – hin zu einer Metropolregion in Europa. Das Ruhrgebiet befindet sich im Umbruch, die Kommunen im Aufbruch, eine gemeinsame Ruhrstadt-Strategie gibt es nicht! In der Vergangenheit stark durch die Industrialisierung gezeichnet und in der Gegenwart durch den immerzu ansteigenden privatwirtschaftlichen Druck gedemütigt, befindet sich die Region in einer Phase der Orientierung respektive Orientierungslosigkeit. Dieser Zustand ist in dem vorliegenden Bericht ausführlich analysiert worden.

Das Projekt beschäftigte sich nicht mit dem Weg des geringsten politischen Widerstandes – im Gegenteil, es produziert Bilder und zeigt Zukunftsperspektiven auf für eine nachhaltige räumliche Entwicklung hin zur Ruhrstadt 2030. Die Thematik ist nicht neu, so nimmt dieses Projekt keine Vordenkerposition in grundsätzlichen Fragen ein. Diese Aufgabe wurde anderen zuteil, auf welche in diesem Bericht verwiesen wird.

So gab es Anfang des 19. Jahrhunderts bereits Robert Schmidt, der nicht nur 1920 den SVR gründete, sondern schon zuvor einen Generalbau- und Wegeplan als übergreifendes Planinstrument für die Region einforderte. Die Montanindustrie hat sich nur wenig für administrative Grenzen interessiert, für die Planung dagegen waren sie elementar. Damals wie heute fürchtete man um die Autonomie der Kommunen,

so dass erst nach dem ersten Weltkrieg eine Verbandsgründung gesetzlich verordnet wurde. Der SVR bildete die erste regionale Instanz hoheitlicher Regionalplanung im Ruhrgebiet. An dieser Stelle setzen auch aktuelle Beiträge, wie die Visionen von Zöpel an, der eine Ruhrstadt als „Global City“ namens „Neubrücken“ beschreibt, während vom Präsidenten der SVR-Nachfolgeorganisation KVR, Willamowski, ein anderer Ansatz verfolgt wird und er die Ruhrstadt von unten proklamiert. Der KVR, wie er sich heute präsentiert, ist weit davon entfernt, auf die Regionalplanung übergreifend Einfluss zu nehmen. Mit seiner Gründung 1979 – was die Auflösung des einst richtungsweisenden SVR bedeutete – wurden ihm sämtliche Planungskompetenzen abgesprochen. Er fungiert nunmehr als Plattform politischer Auseinandersetzungen und scheint als Dienstleister in Sachen Fremdenverkehr degradiert. Auch die IBA Emscherpark (1989-1999) besaß keine Planungshoheit und agierte lediglich als Moderator, Organisator und Mediator im kommunalen Wettstreit.

Eine Vielzahl von Studien, Programmen und Einzelprojekten brachte bislang nicht den gewünschten Erfolg. Eine gemeinsame Perspektive, die eine zerstörerische Auslieferung der Städte an die Privatwirtschaft ausschließt und gleichzeitig den Naturraum ausreichend respektiert, blieb bisher aus. Angestoßen durch das vom Bund aufgelegte Programm Stadt 2030 hat die Fakultät Raumplanung zwei Projekte initiiert – um die Debatte zur Zukunft des Ruhrgebiets neu zu entfachen und den Entwicklungsprozess der Region weiterhin zu begleiten. Während das Forschungsprojekt Städtereion Ruhr 2030 nach Kooperationsbereichen für die acht beteiligte Städte sucht, meidet dieser Bericht administrative Streitfragen und eine Festlegung der Partizipation. Dieses studentische Projekt hat immer den Gesamttraum Ruhrgebiet im Fokus, auf die einzelnen Städte als Handlungsebene wird nicht eingegangen, da die Gefahr droht, angesichts starker kommunaler Partikularinteressen den nötigen Blick für das Ganze zu verlieren. Der Ansatz des Projektes bestand darin, den Raum und die für ihn bestehenden Konzepte zu analysieren, Potentiale und Defizite aufzudecken und in räumlichen Szenarien die Möglichkeiten des Raumes nachzuweisen. Die vorliegenden räumlichen Szenarien stehen durchaus im Bezug zur Gegenwart, setzen sich aber nur bedingt mit der Vielzahl an Restriktionen der Realität auseinander und behalten so einen visionären Charakter. Aufgrund von raumrelevanten Prämissen wurden nachhaltig raumbedeutsame Strategien entworfen, welche sich in den Ruhrstadtszenarien unterschiedlich räumlich auswirken.

Die Ruhrstadt ist in diesem Kontext als ein Symbol für die zukunftsgerichtete Entwicklung zu verstehen. Die drei Szenarien verwenden den Begriff Ruhrstadt primär als Metapher, eine eindeutige Definition geben sie nicht. Vielmehr sind die vorgestellten räumlichen Strukturen sehr unterschiedlich. Die Assoziation Ruhr-Stadt, mit einer dazugehörigen Ruhr-Innenstadt und umliegenden mehr oder weniger peripheren Randbereichen, eine Vorstellung also, die sich an die tradierte Vorstellung bzw. dem Bild von Stadt anschließt, ist nicht gewollt. Die Szenarien stellen vielmehr neue Bilder von Stadt dar. Neu insofern, dass hier der Begriff Stadt eine gesamte Metropolregion umfasst. Ruhrstadt ist dann Ausdruck der Einigkeit, vor allem in Be-

zug auf die Menschen, die sich immer noch einfacher mit einer Stadt als mit einem anderen, ungewohnten Ausdruck identifizieren. Weiter steht es für die Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit. Der insbesondere im Mittelalter stark ausgeprägte Gegensatz von Stadt und Umland, von Stadt und Natur, ist in der Neuzeit weitgehendst aufgehoben. Die Stadtmauern sind buchstäblich gefallen und neue, oft nicht sichtbare Abgrenzungen, haben sich gebildet. Dies führte – deutlichste Ausprägung dessen ist die Suburbanisierung – dazu, dass die Städte nur noch unzureichend gefasst werden. Eine Abgrenzung ist aber wichtig. Sie gewährleistet die Zuordnung, was Natur- bzw. Kulturlandschaft ist und legt fest, was außerhalb der Stadt ist und bleiben soll. Im Umkehrschluss definiert sie die Stadt nach innen und es wird deutlich, was zum städtischen Körper dazugehört. Die Identifikation der Stadtbewohner mit ihrer Stadt wird damit gefördert bzw. erst ermöglicht. Die Ruhrstadt wird vertreten durch eine Verwaltungs- und Organisationsform, die sich für den gesamten zusammenhängenden Stadtbereich zuständig fühlt.

Dieses elementare Charakteristikum der Ruhrstadt signalisiert in allen drei Szenarien ein Novum in der Geschichte des Ruhrgebiets, wie auch der Stadtregionalhistorie generell. Der ewige Widerstreit der Städte, der beim Raubrittertum in der Vergangenheit anfängt und im erbitterten Wettstreit um die Ansiedlung großer Unternehmen seine Fortsetzung findet, wird als solcher erkannt und beantwortet. Dieser Gegensatz ist sowohl unter den großen Städten wie auch zwischen kleineren, peripher gelegenen Orten und den Kernstädten erkennbar. Hier wie dort wird nach der Überzeugung gehandelt, der Starke ist am stärksten allein. Dass dieses permanente Gegeneinander, insbesondere in einem so eng verflochtenen Raum wie dem Ruhrgebiet, in ein Nullsummenspiel mündet, in dem die Gewinne für alle immer kleiner werden, die Bandbreite der Verlierer aber immer größer – dies hat die vorliegende Arbeit dargestellt. Die Ruhrstadt gibt diesem Geflecht einen neuen Rahmen. In ihr werden die bisherigen Gegensätze entschärft, Konkurrenz ist dann nur noch in maß- und sinnvoller Form möglich. Gemeinsame Interessen haben Priorität vor partikulären Anliegen. Diese Zusammenarbeit erhöht den Gewinn für alle. Synergieeffekte, der Erhalt von Freiraum durch übergreifende Planung, das Ende des ruinösen Wettbewerbs ergeben sich aus der neuen Struktur. Sie sind Ausdruck einer neuen, besseren Nutzung der knappen Ressourcen, die mit der Ruhrstadt möglich wird.

Das Projekt vertritt hier eine eher konservative Vorstellung von Stadt. Die diskutierten alternativen Auffassungen von Stadt, wie sie beispielsweise in der Zwischenstadt von Thomas Sieverts dargelegt werden, sind zwar bekannt, doch werden sie dem hier zugrundegelegten Raumverständnis und Menschenbild nicht gerecht. Es wurde darauf hingewiesen, dass Boden als endliche Ressource verstanden wird und Naturraum ebenso seine Daseinsberechtigung hat, wie es die konkurrierenden menschlichen Raumansprüche haben. Während die Gesellschaft fähig ist, rational zu denken und sich stetig weiterentwickelt – bis hin zur Informationsgesellschaft – besitzt der Naturraum diese Wandlungsfähigkeit nicht. Zerstörte Ökosysteme der Pflanzen- und Tierwelt brauchen Dekaden, um sich zu regenerieren oder sterben gar

aus. Eigensinnige, finanziell motivierte Eingriffe in den Naturhaushalt sind nicht länger tragbar. Im Interesse aller Ansprüche, die auch nachhaltig gewährleistet werden sollen, gilt es die Flächeninanspruchnahme abwägend zu regeln. Diesem Ziel wird mit einer klaren Abgrenzung zwischen Natur und Stadt, unmissverständlich Rechnung getragen. Dem Bedürfnis nach Ordnung, das hier als anthropogene Konstante verstanden wird, kann so entsprochen werden. Die Identifikation der Menschen mit ihrer Stadt ist dann Ausdruck dieser klaren Struktur.

Die Szenarien haben unterschiedliche Strukturen der Ruhrstadt beschrieben. Jedes Szenario zeigt verschiedene Möglichkeiten wie sich der wandelnde Raum entwickeln kann. Im Vergleich zum Trendszenario handelt es sich bei diesen neuen Strukturen um gesteuerte Entwicklungen, die in ihrer Gesamtheit vom Projekt favorisierte nachhaltige Entwicklungsoptionen für den Gesamtraum aufzeigen.

Die Polyzentrale Ruhrstadt greift die unterschiedlichen städtischen Strukturen des Ballungsraumes auf. Jede Siedlungseinheit besitzt individuelle Stärken, die sowohl ihr selbst, als auch der gesamten Ruhrstadt zu Gute kommen. Diese Neugliederung führt zum Aufbrechen der alten Stadtstrukturen, wobei die Änderungen in der Freiraum-, Siedlungs- und Verkehrsstruktur dann wiederum die funktionale Hierarchie beeinflussen. Die Individualisierung der Siedlungseinheiten erhöht deren Lebensqualität. Die Polyzentrale Ruhrstadt grenzt sich weniger nach außen ab, sondern formt vielmehr einen neuen Stadtraum, der sich über das Funktionsgefüge definiert. Der Aufwand der Implementation ist vergleichsweise gering, erfordert lediglich eine Stärkung der schon jetzt festzustellenden Stadtteilzentren. Allerdings ist es schwer, die Polyzentrale Ruhrstadt nach außen abzugrenzen, da hierfür klare Kriterien fehlen. Einigend muss hier eine gemeinsame Organisations- bzw. Verwaltungsstruktur wirken.

Die Band-Ruhrstadt ist angelehnt an die historisch bedeutsame Handelsstraße, den Hellweg, und bildet das Teilstück eines internationalen Bandes. Die Hellwegstruktur gibt die angestrebte Bandstruktur vor. Stadtentwicklung in diesem Großraum um nur eine Achse ist jedoch illusorisch, daher wird zusätzlich die Entwicklung um kleinteiligere Bänder, die sich an bestehende ÖPNV-Trassen anlehnen, forciert. Die Band-Ruhrstadt erfordert drastische Veränderungen der bestehenden Siedlungsstruktur, um die für diese Idee elementaren Grünkeile außerhalb des definierten Bandes zu ermöglichen. Zudem löst sie bestehende Siedlungen in der Struktur des kompakten Bandes auf und gestaltet so einen zusammenhängenden Siedlungskörper. Diese Bündelung konzentriert Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen im städtischen Raum und gewährt deren optimale Auslastung und nimmt so den Siedlungsdruck von freizuhaltenden Flächen.

Die Matrix Ruhrstadt orientiert sich an dem strukturierenden Verkehrssystem der Ruhrstadt (BAB). Anhand dieser vorgegebenen Struktur werden Siedlungsgefüge geschaffen, die eine neue Art von Stadt erzeugen. Unterschiedliche räumliche Netze, wie Freiräume und beispielsweise das Schienennetz, dienen den einzelnen Quadranten als Verbindungselemente. Die beabsichtigte Homogenität der Nutzungen

und Strukturen nivelliert die Ungleichheiten im Gesamtraum. Durch die ausgeglichenen Funktionen kann die Mobilität auf ein Minimum reduziert werden, da alle Interaktionen innerhalb eines Quadranten ausgeführt werden können. Kommunale Strukturen müssen vollkommen neu geformt werden, der Raum erfährt so eine gravierende Veränderung. Die Einführung dieser Idee erfordert eine grundlegende Neuordnung der bestehenden Strukturen und ist dementsprechend schwierig umzusetzen. In jedem Quadranten ist per se alles vorhanden. Städtische Strukturen sind gleichmäßig verteilt, ebenso der Anteil an Freiflächen. Konzentrationen von Versorgungseinrichtungen, die bis dato die Grundlage von Städten bildeten, sind mit diesem egalitären und überaus flexiblen Raummodell überholt. Der Raum lässt sich über die rahmengebende Verkehrsstruktur leicht abgrenzen. Kritisch ist hierbei zu sehen, dass die Matrix prinzipiell beliebig ausdehnbar ist, umliegende Freiräume können demnach wenn nötig in neue Quadranten mit entsprechender Besiedlung umgewandelt werden.

Die Unterschiede der Szenarien sind deutlich ablesbar. Im vorliegenden Bericht wurde eine Bewertung dieser Unterschiede, und damit der Kontrastszenarien unter sich, nicht vorgenommen. Zu vielfältig sind die vertretenen Werthaltungen, die im Vergleich zum Trendszenario alle stets raumverträglich nachhaltigen Entwicklungs-idealen unterliegen und gänzlich positiv bewertet werden. Trotzdem soll hier eine Gegenüberstellung verschiedener Qualitäten der Szenarien dargestellt werden (vgl. Abb. 38). Die dazu herangezogenen Kriterien bilden einen Themenquerschnitt ab, der in jedem Szenario abgearbeitet wird. Die Bepunktung dieser Kriterien impliziert aber keine Werthaltung seitens des Projekts, vielmehr drückt eine hohe Punktzahl einzig die Erfüllung des Kriteriums aus, und nicht dass das betreffende Szenario damit besser als ein anderes wäre. Die Bewertung, ob eine hohe Punktzahl als gut oder schlecht einzustufen ist, bleibt dem Einzelnen überlassen. Ein erstes Bewertungsverfahren gibt ein Stimmungsbild des Projektes wieder.

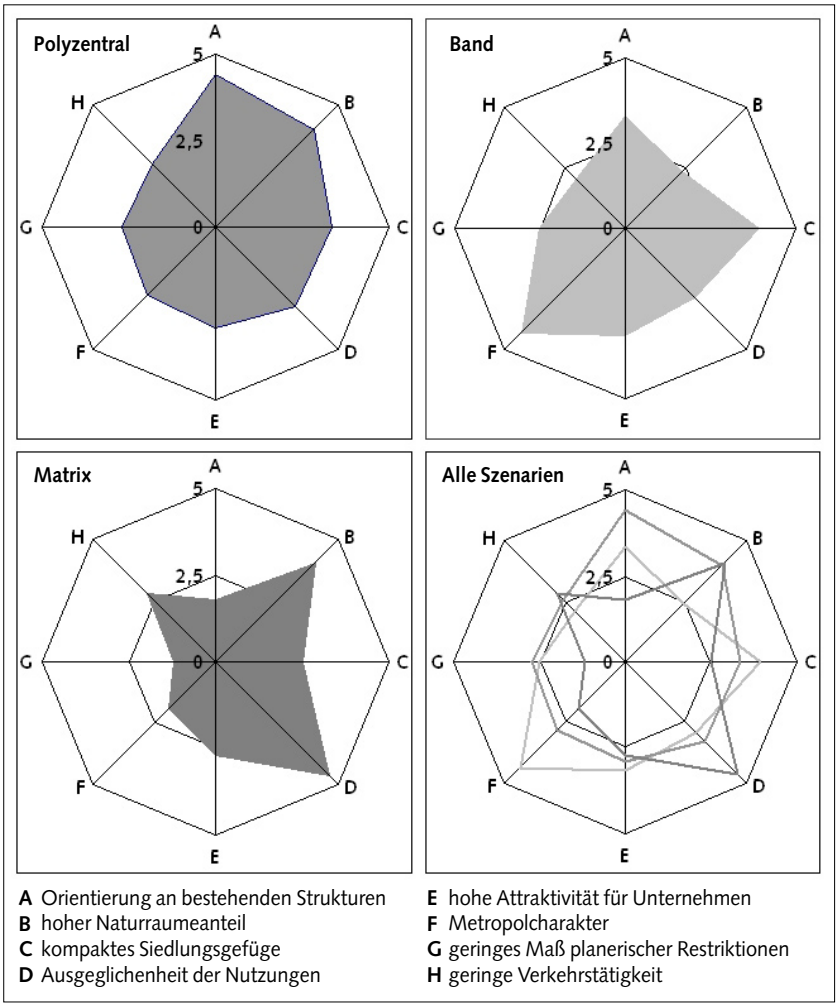
Die dargestellten Bewertungen verdeutlichen, dass jedes Szenario seine kleinen Besonderheiten hat, am Ende aber alle gleichwertig, jedes mit seinen eigenen Qualitäten, nebeneinander stehen.

Auf die abweichenden Ergebnisse wird nun noch einmal eingegangen. Hervorzuheben ist vor allem der Aspekt des Metropolcharakters. Hier setzt sich die Band-Ruhrstadt deutlich ab. Offensichtlich wird mit dieser Struktur am ehesten eine Vorstellung von Metropole verbunden. Die Polyzentrale Ruhrstadt erzeugt in geringerem Umfang diese Assoziation, während die Matrix-Ruhrstadt kaum mit diesem Prädikat versehen wird. Ferner treten bei der Frage nach dem Anteil des Freiraums innerhalb des städtischen Gebilde signifikante Unterschiede auf. Demnach hat die Band-Ruhrstadt den geringsten Anteil auszuweisen, während sowohl Polyzentrale Ruhrstadt wie auch Matrix-Ruhrstadt hier erheblich größere Potentiale zugesprochen werden. Die Korrelation dieser beiden Wertungen legt den Schluss nahe, dass eine Struktur am ehesten Großstadtcharakter hat, wenn sie am wenigsten Grün aufweist. Die klare Trennung von Natur und Stadt erscheint somit elementar für

die Zuweisung von Metropoloeigenschaften. Diese Unterscheidung trifft sich mit dem tradierten Bild von Stadt. Ausgehend von der Zielsetzung der dezentralen, flächendeckenden Versorgung bietet die Matrix-Ruhrstadt gemäß ihres Anspruchs auf Gleichverteilung in allen Teilen der Ruhrstadt einen hohen Standard an Ausstattung mit Gütern. Diese totale Neustrukturierung des Raums bedingt eine weitgehende Abkehr von vorhandenen Siedlungsformen unter Betonung der strukturstiftenden Netzstrukturen. Damit zusammenhängend wird der Matrix-Ruhrstadt das höchste Maß an planerischer Restriktion und Eingriffsstärke zugesprochen. In den weiteren Bewertungskriterien sind kaum noch Abweichungen festzustellen.

Diese Einschätzung ist als Orientierungshilfe zu verstehen und soll keine abschließende Bewertung sein. Die vorgestellten Szenarien sind insgesamt positiv konzipiert und geben eine Antwort auf die als negativ beobachteten Trends des Status quo. Sie obliegen durchweg räumlich nachhaltigen Grundsätzen – eine definitive Vorentscheidung in diesem Bericht würde die angestrebte Diskussion voreilig reduzieren.

Abb. 38: Bewertung und Vergleich der drei Szenarien in verschiedenen Kategorien



Die Implementierung der drei Szenarien erfordert eine Änderung der bestehenden politischen und planerischen Kompetenzen im Ballungsraum. Gegenwärtige kommunale Planungsstrukturen weisen eine Vielzahl von Überschneidungen auf, die das Konkurrenzverhalten der Städte regelrecht provoziert und eine gemeinsame Regionalplanung maßgeblich erschwert haben. Integrierte Planung ist allenfalls im Bereich des Umweltverbundes (VRR) zu verzeichnen. Eine regionale Flächennutzungsplanung liegt allen drei Szenarien zugrunde, bzw. sind diese ohne eine solche nicht umsetzbar. Dieses Instrument muss daher Kernkompetenz einer über-greifenden Ruhrstadtverwaltung sein.

Für die Umsetzung der im Bericht diskutierten Kooperationsstrategien sind vielfältigste Lösungen denkbar – das niederländische Modell beweist es. Dennoch sind derartig unverbindliche – auf Konsensentscheidungen beruhende – Formen der Zusammenarbeit in einem stark regulierenden System, wie dem deutschen, wenig erfolgversprechend. Die Anzahl der entscheidungsbefugten Beteiligten, mit ihren jeweils auf Machterhalt drängenden Interessen, wirkt hier kontraproduktiv. Ein KVR als möglicher Moderator oder Mediator, ähnlich dem Bureau Regio Randstad in Holland, erscheint aufgrund nur ungenügender Kompromissbereitschaft in Zielfindungsfragen als zu schwach. Weiter sind ungelöste und abzusehende Konflikte mit Umlandgemeinden der Situation nicht zuträglich. Deshalb erfordert eine Implementierung der vorliegenden Szenarien eine tiefergehende Reformierung der bestehenden Planungsstrukturen. Den entscheidenden Ausgangspunkt stellt hierbei die Gemeindefinanzierung dar, welche zentral gestaltet werden muss, um den akuten Existenzängsten der Städte zu entgegenen.

Dies bedeutet einen Einflussverlust der einzelnen Kommunen der Ruhrstadt, allerdings zu Gunsten der verbesserten Entwicklungsfähigkeit des Gesamttraumes. Die neu geformten Strukturen sind in dieser Form einzigartig und lassen einen neuen, einflussreichen Faktor innerhalb des Landes entstehen. Dies kann zu Kompetenzstreitigkeiten mit der Landesregierung führen. Allerdings können nur diese Änderungen die Ruhrstadt zu einem überlebens- und handlungsfähigen Raum machen, der dauerhaft den Veränderungen der Globalisierung standhalten kann. Aus den aufgeführten generellen Überlegungen zur Organisation der Ruhrstadt leitet das Projekt eine Variante ab und operationalisiert sie. Diese derart dargestellte Organisationsvariante zeigt eine Möglichkeit auf, wie die Ruhrstadt in einen funktionierenden Gesamttraum umgeformt werden kann.

Mit diesen Szenarien will das Projekt einen Beitrag zur öffentlichen Diskussion um die Zukunft des Ruhrgebiets leisten. An kooperative Planungsstrategien anknüpfend werden Konzepte, wie IBA oder KVR, aufgegriffen und integriert. Weiter hat das Projekt sich bemüht, über den Bannkreis der bisherigen Ruhrgebietsüberlegungen hinaus neue Wege einzuschlagen. Das Referenzbeispiel der Niederlande hat vielfältigste Anregungen erzeugt, insbesondere im Bereich der Implementierung wurden neue Zusammenhänge deutlich, die sich auch in der vorgestellten Handlungsempfehlung äußern. Es ist sicher nicht die einzige Lösung, aber dennoch als konstruktiver

Beitrag zu den Szenarien zu verstehen, der deutlich über den festgefahrenen Status quo hinweg weist und eine geeinte Ruhrstadt zu einer Metropolregion in Europa aufsteigen lässt.

Im Vordergrund stehen die Szenarien, das heißt die Bilder und Karten. Sie sind das geeignete Medium, um in prägnanter Weise die erstrebenswerte und mögliche Zukunft des Ruhrgebiets ins Bewusstsein zu bringen. Räumliche Vorstellungen sollen Teil der öffentlichen Diskussion sein und die Auswirkungen auf den Raum, die jeglicher Vision immanent sind, allen sichtbar machen. Der Raum ist letztendlich Austragungsort aller Gedankenspielerien – hier werden die Überlegungen konkret. Das Projekt bietet erstmalig eine Darstellung solcher räumlicher Auswirkungen. Dies wird den weiteren Diskurs um die Ruhrstadt anregen und die Forderung, Alternativvarianten vollkommen durchzuspielen, betonen. Letztlich wird hiermit der uneingeschränkte Wunsch nach der Ruhrstadt deutlich gemacht.

Das Visionäre in diesen Szenarien ist durchaus berechtigt, denn im gegenwärtigen Ruhrgebiet sind die Möglichkeiten zu den entwickelten Szenarien bereits gegeben, sie müssen nur als solche entdeckt werden! Es ist jetzt an der Zeit zielgerichtet Verantwortung für den Raum zu übernehmen, nicht in Routine zu verfallen und das Scheitern gegenwärtig praktizierter Strategien zu realisieren. Das Ruhrgebiet kann mehr als die anderen denken – wir sind wieder wer!

Quellenverzeichnis

- Albers, Gerd 1993: Über den Wandel im Planungsverständnis. In: RaumPlanung 61. Dortmund: IfR. 97-103
- Aring, Jürgen; Butzin, Bernhard; Danielzyk, Rainer; Helbrecht, Ilse 1989: Krisenregion Ruhrgebiet? Alltag, Strukturwandel und Planung. Wahrnehmungsgeographische Studien zur Regionalentwicklung, Heft 8. Oldenburg: Bibliotheks- und Informationssystem der Universität Oldenburg
- BauGB (Baugesetzbuch) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.8.1997 (BGBl. I S. 2141, ber. BGBl. 1998 I S. 137); zitiert nach Verlag C. H. Beck 1999: 30. neubearbeitete Auflage, Stand: 1.1.1999, München
- BBR Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) 2000: Raumordnungsbericht 2000. Berichte, Band 7. Bonn: Selbstverlag
- Bertelt, Michael; Gruber, Rolf 1989: Tendenzen der regionalen Bevölkerungsentwicklung in NRW 1980 - 1986 - 2000. ILS-Schriften Nr. 37. Dortmund: ILS
- Beyer, Lothar; Hilbert, Josef; Micheel, Brigitte 2000: Beschäftigung im Handel – Erfordernisse und Ansatzpunkte für eine NRW-Handelspolitik. In: Landtag Nordrhein-Westfalen, Enquete-Kommission "Zukunft der Erwerbsarbeit" (Hg.): Strategien zur Belebung des Arbeitsmarktes. Düsseldorf
- Bezirksregierung Detmold 1996: Sitzungsvorlage für die Sitzung des Bezirksplanungsrats am 16.12.1996 – Darstellung des methodischen Ansatzes zur Ermittlung des gewerblich-industriellen Flächenbedarfs. Detmold
- Bezirksregierung Düsseldorf 2000: GEP 99 – Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf. Düsseldorf: Bezirksregierung Düsseldorf.
- Blotevogel, Hans Heinrich 1999: Ist das Ruhrgebiet eine Region? Diskussionspapier 3/1999, Duisburg: Selbstverlag
- BMVBW Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) 2000: Verkehrsbericht 2000. Integrierte Verkehrspolitik: Unser Modell für die Zukunft. Berlin
- Bömer, Hermann 2000: Ruhrgebietspolitik in der Krise. Kontroverse Konzepte aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Verbänden. Dortmund: IRPUD
- Bönnighausen, Helmut 1987: Denkmäler des Arbeitens und Wohnens. In: Harenberg, Bodo (Hg.): Chronik des Ruhrgebietes. Dortmund: Chronik Verlag
- Busch, Frank 1987: Stadttheater im Ruhrgebiet, in: Harenberg, Bodo (Hg.): Chronik des Ruhrgebietes. Dortmund: Chronik Verlag
- Butzin, Bernhard 1998: Zur Zukunft des Ruhrgebiets, Materialien einer Spurensuche. Materialien zur Raumordnung, Band 50. Bochum: Geographisches Institut Ruhr-

Universität Bochum

Duckwitz, Gert 1996: Kulturlandschaftswandel im Ruhrgebiet 1850 bis 1990. Köln: Rheinland-Verlag

Enquete-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtages in Nordrhein-Westfalen 2000: Die Zukunft der Mobilität in Nordrhein-Westfalen. Abschlussbericht. Düsseldorf

Faludi, Andreas; van der Valk, Arnold 1994: Rule and Order: Dutch Planning Doctrine in the Twentieth Century. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers

FAZ (Frankfurter Allgemeine Zeitung) vom 16.11.2001: Immobilienmarkt. Frankfurt

Fischer, Karin; Fischer, Ferdinand 1999: Kulturführer Ruhrgebiet. Frankfurt: Umschau/Braus

Frieling, Dirk; Venema, Hans, 1998: Deltametropool. Rotterdam

Fürst, Franz, Himmelsbach, Ursus, Potz, Petra 1999: Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert – Wege zur Nachhaltigkeit? Berichte aus dem IRPUD Nr. 41. Dortmund: Universität Dortmund.

Gaida, Wolfgang; Grothe, Helmut 1997: Vom Kaisergarten zum Revierpark – Ein Streifzug durch historische Gärten und Parks im Ruhrgebiet. Essen: Peter Pomp

Ganser, Karl 1999a: Nachhaltige Regionalentwicklung durch die IBA Emscher Park. In: Kurth, Detlef; Scheuven, Rudolf; Zlonicky, Peter (Hg.): Laboratorium Emscher Park: Städtebauliches Kolloquium zur Zukunft des Ruhrgebietes. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 99. Dortmund: IRPUD

Ganser, Karl 1999b: Von der Industrielandschaft zur Kulturlandschaft. In: Ganser, Karl; Höber, Andrea (Hg.): IndustrieKultur. Mythos und Moderne im Ruhrgebiet. Essen: Klartext

Hautzinger, Heinz; Pfeiffer, Manfred; Tassaux-Becker, Brigitte 1994: Mobilität. Ursachen, Meinungen, Gestaltbarkeit. Heilbronn: Institut für Angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V.

Hoesch Aktiengesellschaft 1962: Aufbruch ins Revier. Hoesch 1871-1961. Jahresgabe der Werkszeitschrift „WERK UND WIR“. München: Verlag Mensch und Arbeit

IDG (Informations- und Dokumentationszentrum für die Geographie der Niederlande) 1997: Die Randstad Holland und das Grüne Herz. IDG-newsletter 2-1997. Utrecht

IHK Bochum; IHK Dortmund; IHK Duisburg; IHK Nordwestfalen: IHK Ruhr; Südwestfälische IHK 2001: Handelsstrukturatlas Ruhrgebiet. Gelsenkirchen

ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen) 2000: Jahresbericht 1999 Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen. Dortmund: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen

IRPUD 2003: Universitätsstadt Barop. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung P/23. Dortmund: IRPUD

Kessel und Partner 1993: Zusammenfassende Darstellung von Bestand und Bedarf

- relevanter Güterverkehrsdaten für das Ruhrgebiet. Untersuchungsbericht zur Pilotstudie des Kommunalverbandes Ruhrgebiet. Essen
- Kilper, Heiderose 1995: Von regionaler Selbstregulierung zu interregionaler Konkurrenz. Wandel kommunaler Zusammenarbeit im Ruhrgebiet. In: Kommunalverband Ruhrgebiet. Wege, Spuren. Festschrift zum 75 jährigen Bestehen des Kommunalverbandes Ruhrgebiet. Essen
- Kilper, Heiderose 2001: Prozeß-Innovation IBA Emscher Park. In: PlanerIN 01/2001: 33-34
- Kunzmann, Klaus 1987: Hochschulen im Ruhrgebiet. In: Harenberg, Bodo (Hg.): Chronik des Ruhrgebietes. Dortmund: Chronik Verlag
- Kunzmann, Klaus 1988: Kultur und Beschäftigung: Perspektiven für das Ruhrgebiet. IRPUD Arbeitspapier 59. Dortmund: IRPUD
- Kurth, Detlef 1999: Neue Planungskultur durch die IBA Emscher Park – Von der Zwischenstadt zur Regionalstadt. In: Kurth, Detlef; Scheuven, Rudolf; Zlonicky, Peter (Hg.): Laboratorium Emscher Park: Städtebauliches Kolloquium zur Zukunft des Ruhrgebietes. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 99. Dortmund: IRPUD
- KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) 1979: Städte- und Kreisstatistik 1979. Essen
- KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) 1986: Städte- und Kreisstatistik 1986. Essen
- KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) 1996a: Parkbericht – Emscher Landschaftspark. Düsseldorf
- KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) 1996b: Mobilität und Verkehrsverhalten im Ruhrgebiet. Eine Untersuchung zum Personenverkehr mit kommentiertem Literaturverzeichnis. Essen
- KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) 1998: Spaß ohne Grenzen. Essen
- KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) 1999a: Städte- und Kreisstatistik. Essen
- KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) 1999b: Der Büroimmobilienmarkt im Ruhrgebiet. Strukturwandel, Flächennachfrage, zukünftige Trends. Essen
- KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) 1999c: Das Ruhrgebiet Zahlen – Daten – Fakten. Essen
- KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) 2001b: Bildung und Weiterbildung. gekürzte Ausgabe. Essen
- KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) 2001c: Kommunalfinanzbericht 2000: Kommunen in der Verschuldungsfalle, in: Regionalinformation Ruhrgebiet, Ausgabe August 2001. Essen
- KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) 2000: Städte- und Kreisstatistik Ruhrgebiet 1999. Essen
- KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet), 2001a: Städte- und Kreisstatistik Ruhrgebiet 2000. Essen
- LEG Magazin (Landesentwicklungsgesellschaft NRW GmbH) 2001: Büro- und Gewerbeimmobilien: Nutzer und Investoren haben unterschiedliche Anforderungen an Büro- und Gewerbeimmobilien. Ausgabe 4/2001, Düsseldorf: Landesentwicklungsgesellschaft NRW GmbH

- MSV (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) des Landes Nordrhein-Westfalen 1994: Verkehrsanalyse 1990. Verkehrsprognose 2010. Düsseldorf
- NRZ (Neue Ruhr Zeitung) vom 13.01.2003: Auf der Abschussliste? Essen
- Pankoke, Eckart 1987: Das Industrieviertel als Kulturlandschaft. In: Harenberg, Bodo (Hg.): Chronik des Ruhrgebietes. Dortmund: Chronik Verlag
- Pohlmann, Heinz-Josef 1995: Regionaler ÖPNV im Ruhrgebiet. ÖPNV-Erreichbarkeit in einem Agglomerationsraum und die Berücksichtigung subjektiver Wahrnehmung und Bewertung. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur
- Regio Randstad 2001: Key figures 2002. Utrecht
- Schönfeld, Hanskarl 1988: Freizeit und Naherholung im Verdichtungsraum Rhein-Ruhr. Essen
- Schwarze-Rodrian, Michael 1999: Der Emscher Landschaftspark – von der Vision zur Umsetzung. In: Kurth, Detlef; Scheuven, Rudolf; Zlonicky, Peter (Hg.): Laboratorium Emscher Park: Städtebauliches Kolloquium zur Zukunft des Ruhrgebietes. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 99. Dortmund: IRPUD
- Selle, Klaus 2002: Was ist los mit den öffentlichen Räumen? AGB-Berichte 49. Aachen: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur
- Sieverts, Thomas 1999: Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. 3. Auflage, Braunschweig, Wiesbaden: Vieweg
- Simonis, Stefan; Reise, Thoralf 2000: Multiplex-Kinos – Entwicklung der Kinolandschaft in Deutschland. Berichte aus der Betriebswirtschaft. Aachen: Shaker
- Sinning, Heidi 2000: Emscher Landschaftspark. In: Hüchtker, Sibille; Selle, Klaus; Sinning, Heidi (Hg.): Arbeits- und Organisationsformen für eine nachhaltige Entwicklung. Freiräume entwickeln in Stadt und Region. Beispiele aus der Praxis. Band 3. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur
- Stadsgewest Haaglanden 2001: Regionaal Structuurplan Haaglanden. Haaglanden, groene schakel in de randstad. Entwurf 31.10.2001. Den Haag
- Stadt Essen, Geschäftsbereich Finanzen (Hg.) 2001: Memorandum zur Reform des Gemeindefinanzsystems. Essen
- Statistisches Bundesamt 1987: Statistisches Jahrbuch 1987 für BRD. Wiesbaden
- Statistisches Bundesamt 1990: Statistisches Jahrbuch 1990 für BRD. Wiesbaden
- Statistisches Bundesamt 2000: Statistisches Jahrbuch 2000 für BRD. Wiesbaden
- Statistisches Bundesamt 2001: Statistisches Jahrbuch 2001 für BRD. Wiesbaden
- SZ (Süddeutsche Zeitung) vom 03.07.2002. München
- taz ruhr vom 06.07.2000: Clement scheut vor neuer Peinlichkeit zurück. Bochum
- taz ruhr vom 16.11.2000: „Die Menschen fragen“. Bochum
- taz ruhr vom 17.01.2001: Gegen den Trend. Drei Prozent mehr Fahrgäste im Verkehrsverbund. Bochum
- taz ruhr vom 18.01.2001: Erste Ruhrstadtbehörde. Bochum
- Thomsen, Jan; Wilbrand, Söhnke 1999: Parkraumbewirtschaftung an der Universität Dortmund – Eine Untersuchung zu den räumlichen Auswirkungen. IRPUD

Arbeitspapier 172. Dortmund: IRPUD

Vogt, Joachim 1994: Raumstruktur und Raumplanung. Stuttgart, Dresden: Ernst Klett

von Petz, Ursula 1986: Planung im Revier – Entstehungsbedingungen der Landesplanung im Ruhrgebiet nach 1900. In: RaumPlanung 33. Dortmund: IfR. 82-87

von Petz, Ursula 1995: Vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk zum Kommunalverband Ruhrgebiet – 75 Jahre Landesplanung und Regionalpolitik im Revier. In: Kommunalverband Ruhrgebiet (Hg.): Kommunalverband – Ruhrgebiet. Wege, Spuren. Festschrift zum 75 jährigen Bestehen des Kommunalverbandes Ruhrgebiet. Essen

VROM (Ministerie van volkhuysvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer) 2001: Raum schaffen, Raum teilen. Zusammenfassung des Fünften Berichts zur Raumordnung 2000/2020. Den Haag

WAZ (Westdeutsche Allgemeine Zeitung) vom 07.03.2003: Bei KVR-Reform „steckt der Teufel noch im Detail“. Essen

WAZ (Westdeutsche Allgemeine Zeitung) vom 21.02.2003: Revier-Entwurf noch mit einigen Lücken. Essen

Wuschansky, Bernd 1985: Regionale Entwicklungsspielräume von Gewerbe- und Industrieflächen – Bestandserhebung und Ansatz für eine methodische Bedarfsermittlung. Dortmund: ILS

Zlonicky, Peter 1999: Städtebau, Architektur und kulturelle Verpflichtungen in der Industrielandschaften. In: Ganzer, Karl; Höber, Andrea (Hg.): IndustrieKultur. Mythos und Moderne im Ruhrgebiet. Essen: Klartext

Zöpel, Christoph 1999: Über Entstehung und Wirken der IBA Emscher Park. In: Kurth, Detlef; Scheuven, Rudolf; Zlonicky, Peter (Hg.): Laboratorium Emscher Park: Städtebauliches Kolloquium zur Zukunft des Ruhrgebietes. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 99. Dortmund: IRPUD

Internetquellen

website BBR: <http://www.bbr.bund.de>, zugegriffen am 20.06.2002

website Der neue Nahverkehr in NRW: <http://www.nahverkehr.nrw.de>, zugegriffen am 08.05.2002

website Dortmunder Hafen: <http://www.dortmunder-hafen.de>, zugegriffen am 14.04.2003

website EGLV (Emscherogenossenschaft/Lipperverband: <http://www.eglv.de>, zugegriffen am 06.02.2002

website IBA Emscher Park: <http://www.iba.nrw.de>, zugegriffen am 13.11.2001

website KVR: <http://www.kvr.de>, zugegriffen am 03.04.2002

website Projekt Ruhr GmbH: <http://www.projektruhr.de>, zugegriffen am 31.01.2002

website Ruhrverband: <http://www.ruhrverband.de>, zugegriffen am 06.02.2002

website Stadt Münster: <http://www.münster.de>, zugegriffen am 08.05.2002

website Städteregion Ruhr 2030: <http://www.ruhr-2030.de>, zugegriffen am 03.04.2002

website Statistisches Bundesamt: <http://www.destatis.de>, zugegriffen am 20.06.2002

website VCD Bochum: <http://www.vcd-bochum.de>, zugegriffen am 08.05.2002

website VROM: <http://www.vrom.nl>, zugegriffen am 09.05.2002

website VRR: <http://www.vrr.de>, zugegriffen am 12.02.2002

website WAZ: <http://www.waz.de>, zugegriffen am 25.01.2002

Das Ruhrgebiet ist nach wie vor Inbegriff für den Strukturwandel und seine tief greifenden Veränderungen von einer Industrieregion zu einer postindustriellen Agglomeration. Im Rahmen dieses Wandels entwickelte sich eine dynamische Debatte zur Zukunft dieser Region.

Jahrzehntelang hat der Bergbau die Entwicklung der Siedlungsstruktur des Ruhrgebiets bestimmt. Heute besteht wieder die Gefahr, dass die Planung durch private wirtschaftliche Interessen gesteuert wird. Die Städte im Ruhrgebiet konkurrieren in ihrer Unterschiedlichkeit, die traditionellen administrativen Grenzen scheinen unüberwindbar. Der interkommunale Wettstreit wird leidenschaftlich betrieben, dabei wird die Idee einer kooperativen Ruhrstadt zum Politikum, und notwendige Ansprüche an den Erhalt und die Erneuerung von Freiräumen werden auf Kosten der im „Revier“ lebenden Menschen vernachlässigt. Die Stadtflucht bleibt ungebrochen.

Dieser Projektbericht zeigt aufgrund neuer Argumentationsansätze auf anschauliche Weise räumliche Entwicklungsperspektiven für den gesamten Verflechtungsraum Ruhr. Damit will er die Debatte zugunsten einer auf den Gesamtraum bezogenen, wirklich nachhaltigen Zukunft untermauern. Es werden mehrere raumverträgliche Szenarien mit dem perspektivisch angenommenen Zeithorizont 2030 entwickelt. Drei alternative Lösungsvorschläge werden vorgestellt, deren Gemeinsamkeit nicht länger in Unterschieden besteht sondern auf der gemeinsamen Vision *einer* Stadt, der Ruhrstadt, beruht.